

Beskrivning av Finlands bannät 2010



RATAHALLINTOKESKUS
BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN

Banförvaltningscentralen

Beskrivning av Finlands bannät 2010

ISBN 978-952-445-259-5 (nid.)

ISSN 1459-3831 (nid.)

ISBN 978-952-445-260-1 (pdf)

ISSN 1797-7037 (pdf)

Layout: Proinno Design Oy, Sodankylä

Omslagsbild: Eero Heinonen

Tryckeri: Kopijyvä Oy, Kuopio

Helsingfors 2009

Förord

Banförvaltningscentralen (RHK) publicerar i enlighet med järnvägslagen en beskrivning av bannätet (=nätbeskrivning) för tidtabellsperioden 2010, vilken är den sjunde beskrivningen av bannätet i Finland. I nätbeskrivningen redogörs för förutsättningarna för tillträde till bannätet, statens bannät, förfarandet vid tilldelningen av bankapacitet, tjänsterna som tillhandahålls järnvägsföretag och grunderna för fastställandet av banavgiften. Nätbeskrivningen publiceras för varje enskild tidtabellsperiod och är avsedd för dem som ansöker om bankapacitet. Den här nätbeskrivningen gäller för tidtabellsperioden 13.12.2009–11.12.2010.

Till grund för nätbeskrivningen 2010 ligger föregående nätbeskrivning som har utvecklats utgående från användarnas kommentarer samt nätbeskrivningar av andra europeiska bannätsförvaltare.

Beskrivningen av bannätet följer en gemensam europeisk innehållsstruktur. Nätbeskrivningen består av följande kapitel:

- 1 Allmänt
- 2 Förutsättningarna för tillträde till bannätet
- 3 Bannätet
- 4 Tilldelningen av bankapacitet
- 5 Tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag
- 6 Banavgiften

Under tidtabellsperioden 2010 kommer Banförvaltningscentralen, Vägförvaltningen och en del av Sjöfartsverket troligtvis att slås samman till Trafikledsmyndigheten. Vid publiceringstidpunkten är utredningen och inrättandet av den nya myndigheten ännu inte klara, varför det är svårt att på förhand bedöma vilka förändringar det kommer att innebära för t.ex. olika förfaranden. Uppdateringarna görs på webbsidorna Beskrivning av bannätet, på adressen <http://www.rhk.fi>

Även Järnvägsverket, Fordonsförvaltningscentralen, Luftfartsverket och en del av Sjöfartsverket slås troligtvis samman och bildar Trafiksäkerhetsmyndigheten under tidtabellsperioden 2010. Inrättandet av den här nya myndigheten kommer också att avspeglas i de bestämmelser, anvisningar och bl.a. informationslänkar som finns angivna i Nätbeskrivningen 2010. De här uppdateringarna finns också på webbsidorna Beskrivning av bannätet under ovannämnda adress.

I Nätbeskrivningen 2010 används fortfarande namnen Banförvaltningscentralen och Järnvägsverket, eftersom inrättandet av de nya myndigheterna, deras uppgifter eller namn ännu inte är fastslagna.

Vid Banförvaltningscentralen ansvarar enheten för trafikstyrning vid trafiksystemsavdelningen för utarbetandet av beskrivningen av bannätet. Samtliga avdelningar vid Banförvaltningscentralen, och flera experter utanför organisationen, har deltagit i arbetet.

Helsingfors den 12 december 2008

Banförvaltningscentralen

Trafiksystemsavdelningen,
Enheten för trafikstyrning

Innehållsförteckning

	FÖRORD	3
1	ALLMÄNT	7
1.1	Introduktion.....	7
1.2	Syfte.....	7
1.3	Rättslig grund.....	7
1.4	Juridisk status.....	8
1.4.1	Allmänt	8
1.4.2	Giltighet	8
1.4.3	Förfarande vid ändringssökande	8
1.5	Nätbeskrivningens struktur	8
1.6	Bannätsbeskrivningens giltighetstid och uppdatering	8
1.6.1	Giltighetstid.....	8
1.6.2	Uppdatering.....	8
1.7	Publicering	8
1.8	Kontaktuppgifter	9
1.9	RailNetEurope - Samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna	10
1.10	Definitioner, märkningar och förkortningar	11
2	FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR TILLTRÄDE TILL BANNÄTET	12
2.1	Introduktion.....	12
2.2	Allmänna förutsättningar för tillträde till bannätet.....	12
2.2.1	Allmänna förutsättningar för utövande av järnvägstrafik.....	12
2.2.2	Allmänna förutsättningar för utnyttjande av bannätet	13
2.2.3	Koncession för järnvägsföretag.....	13
2.2.4	Säkerhetsintyg.....	14
2.2.5	Försäkringar	14
2.3	Ansökan om bankapacitet	14
2.4	Övriga villkor för tillträde till bannätet.....	15
2.4.1	Ramavtal	15
2.4.2	Avtal om utnyttjande av bannätet.....	15
2.5	Föreskrifterna avseende trafikering	15
2.6	Specialtransporter.....	15
2.7	Transport av farliga ämnen	15
2.8	Godkännande av rullande järnvägsmateriel	16
2.9	Kompetensen hos personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter	16
3	BANNÄTET	17
3.1	Introduktion.....	17
3.2	Bannätets omfattning	17
3.2.1	Det befintliga bannätet	17
3.2.2	Anslutande bannät	17
3.3	Beskrivning av bannätet.....	17
3.3.1	Geografisk beskrivning	17
3.3.2	Bannätets egenskaper	21
3.3.3	Systemen för trafikledning och kommunikation	21
3.4	Trafikrestriktioner	22

3.4.1	Särskild bankapacitet	22
3.4.2	Begränsningar som beror på miljöskydd	23
3.4.3	Farliga ämnen.....	23
3.4.4	Begränsningar som beror på tunnlar.....	23
3.4.5	Begränsningar som beror på broar	23
3.5	Bannätets användbarhet	23
3.6	Stationerna för passagerartrafik.....	23
3.7	Godstrafikterminalerna	23
3.8	Tjänster som stöder järnvägstrafiken.....	24
3.8.1	Rangerbangårdar	24
3.8.2	Uppställningsspår	24
3.8.3	Service- och underhållstjänster	24
3.8.4	Bränsletankningsplatser	24
3.8.5	Tekniska anordningar	24
3.9	Utvecklingsplanerna för bannätet	24
4	TILLDELNING AV BANKAPACITET	25
4.1	Introduktion.....	25
4.2	Processbeskrivning.....	25
4.3	Tillvägagångstidtabell för ansökan om bankapacitet.....	26
4.3.1	Ansökan om bankapacitet för en tidtabellsperiod	26
4.3.2	Ansökan om bankapacitet för tillfällig trafik.....	26
4.4	Tilldelning av bankapacitet	27
4.4.1	Uppgörande av förslag för tilldelning av bankapacitet	27
4.4.2	Rättelseyrkande i beslut om bankapacitet.....	27
4.4.3	Överbelastad bankapacitet och därmed förknippad prioriteringsordning	28
4.5	Bankapacitet vid underhåll och banarbeten.....	28
4.6	Outnyttjad bankapacitet.....	29
4.7	Specialtransporter och farliga ämnen	29
4.8	Åtgärder i händelse av störningar	29
4.8.1	Principer	29
4.8.2	Instruktioner	29
4.8.3	Sannolika situationer.....	29
4.8.4	Osannolika situationer	29
5	TJÄNSTER SOM TILLHANDAHÅLLS JÄRNVÄGSFÖRETAG	30
5.1	Introduktion.....	30
5.2	Tjänster som Banförvaltningscentralen erbjuder.....	30
5.3	Tjänster som erbjuds av andra	30
6	BANAVGIFTEN	31
6.1	Grunderna för prissättning samt de tjänster som banavgiften inkluderar.....	31
6.2	Banavgiftssystemet	31
6.3	Banavgiftens storlek	31
6.4	Incitamentssystem för bästa möjliga utförande	31
6.5	Ändringar i banavgiften	31
6.6	Debitering av banavgiften	31

Index	33
-------------	----

Bilagor

Bilaga 1: Infrastrukturregister	34
Bilaga 2: Trafikplatsregister	38
Bilaga 3: Trafikeringsföreskrifter för passage av Torneå–Haparanda	85
Bilaga 4: Lastprofil	93
Bilaga 5: Normalsektionen för fria rummet	94
Bilaga 6: Banornas överbyggnadsklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck	95
Bilaga 7: Säkerhetssystemen	104
Bilaga 8: Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer	109
Bilaga 9: Maximal hastighet i tunnlar	110
Bilaga 10: Restriktioner till följd av broar	111
Bilaga 11: Banarbeten som påverkar trafiken 2010	112
Bilaga 12: Passagerarinformation på trafikplatserna på statens bannät	115
Bilaga 13: Övriga länders nätbeskrivningar	121

1 Allmänt

1.1 Introduktion

Beskrivningen av bannätet (nedan även nätbeskrivning) publiceras i enlighet med järnvägslagen (555/2006) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur samt utfärdande av säkerhetsintyg (det s.k. kapacitets- och banavgiftsdirektivet). Denna nätbeskrivning för tidtabellsperioden 2010 är den sjunde nätbeskrivningen som publicerats i Finland.

1.2 Syfte

I nätbeskrivningen beskrivs förutsättningarna för tillgång till bannätet, statens bannät, tilldelningen av infrastrukturkapacitet, vilka tjänster som skall tillhandahållas järnvägsföretagen samt på vilka grunder banavgiften bestäms. I nätbeskrivningen beskrivs detaljerat de allmänna bestämmelserna, tidsfristerna, tillvägagångssätten och grunderna för avgiftssystemen och beviljandet av bankapacitet.

Beskrivningen av bannätet publiceras separat för varje tidtabellsperiod för dem som ansöker om bankapacitet. Järnvägsföretagen kan ansöka om bankapacitet för internationell trafik som bedrivs inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet samt för inrikes godstrafik. Endast VR Aktiebolag kan bedriva inrikes persontrafik och förbindelsetrafik till Ryssland på det finländska bannätet.

1.3 Rättslig grund

Nuvarande lagstiftning

Banförvaltningscentralen publicerar i enlighet med järnvägslagen uppgifter om bestämmelser som utfärdats i järnvägslagen, i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet och i lagen om banskatter samt uppgifter om bestämmelser och föreskrifter i lagar i anslutning till dessa ävensom uppgifter om övriga bestämmelser som berör:

- 1) rätten till tillgång till bannätet
- 2) grunderna för bestämmandet av banavgifter
- 3) ansökan om bankapacitet och tidsfrister i anslutning därtill
- 4) kraven på och godkännande av rullande järnvägsmateriel
- 5) övriga faktorer som ansluter sig till bedrivande av järnvägstrafik samt förutsättningarna för inledande av järnvägstrafik.

Banförvaltningscentralen publicerar i nätbeskrivningen uppgifter om bannätets kvalitet och omfattning för varje tidtabellsperiod. Dessa uppgifter ingår i kapitel 3 i denna bannätsbeskrivning. I nätbeskrivningen offentliggörs även Banförvaltningscentralens föreskrifter om

- 1) särskild bankapacitet med stöd av järnvägslagen (punkt 3.4.1),
- 2) prioritetsarrangemang som skall tillämpas på överbelastad bankapacitet med stöd av järnvägslagen (punkt 4.4.3)
- 3) tröskelkvoterna för minimianvändning av bankapacitet på respektive järnvägslinjer i enlighet med järnvägslagen (punkt 4.6).

1.4 Juridisk status

1.4.1 Allmänt

Nätbeskrivningen är inte en föreskrift som Banförvaltningscentralen utfärdar, utan ett dokument som innehåller information.

1.4.2 Giltighet

De uppgifter som publiceras i nätbeskrivningen påverkar inte de föreskrifter som Banförvaltningscentralen eller Järnvägsverket utfärdar. De uppgifter som gäller tredje part i nätbeskrivningen kan också ändras under tidtabellsperioden.

1.4.3 Förfarande vid ändringssökande

Enligt järnvägslagen är det möjligt att söka rättelse i Banförvaltningscentralens beslut hos regleringsorganet, som i Finland är Järnvägsverket. Ändring i regleringsorganets beslut får sökas om beslutet gäller

- 1) prioritetsordningen i enskilda fall vid tilldelning av bankapacitet,
- 2) debitering av banavgiften
- 3) tilldelning av bankapacitet
- 4) beviljande av brådsökande bankapacitet
- 5) beviljande av bevis om överensstämmelse eller granskningsbevis för det anmälda organet
- 6) avtal om utnyttjandet av bannätet.

Rättelseyrkandet skall tillställas Järnvägsverket inom 30 dagar efter att sökanden fått del av beslutet. Regleringsorganet skall avgöra en rättelsebegäran inom två månader efter att sökanden har tillställt regleringsorganet alla behövliga uppgifter. När ett krav om rättelse gäller enskilda prioritetsordningar, tilldelning av bankapacitet och brådsökande bankapacitet skall ett beslut dock ges inom tio dagar efter att alla behövliga uppgifter tillställts.

1.5 Nätbeskrivningens struktur

Beskrivningen av bannätet är upplagd enligt de europeiska infrastrukturförvaltarnas organisations RailNetEuropes gemensamma struktur för bannätsbeskrivningar.

Nätbeskrivningen består av fem kapitel utöver detta. I det andra kapitlet behandlas förutsättningarna för tillträde till bannätet, i det tredje kapitlet bannätets egenskaper, i det fjärde kapitlet aspekter i samband med tilldelningen av bankapacitet i det femte kapitlet tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag och i det sjätte kapitlet banavgiften och grunderna för bestämningen av den. I nätbeskrivningens bilagor ges en närmare beskrivning av bannätets egenskaper och trafikeringen.

1.6 Bannätsbeskrivningens giltighetstid och uppdatering

1.6.1 Giltighetstid

En nätbeskrivning gäller för en tidtabellperiod i sänder och den publiceras fyra månader före tidsfristen för inlämningen av ansökningarna om bankapacitet går ut, dvs. 12 månader innan övergången till ny tidtabellperiod. Denna beskrivning av bannätet är avsedd för tidtabellperioden 2010, dvs. tidtabellperioden 13.12.2009–11.12.2010. Nätbeskrivningen för tidtabellperioden 2011 publiceras senast den 11.12.2009.

1.6.2 Uppdatering

Om uppgifterna i nätbeskrivningens kapitel 1.3 ändras, publicerar Banförvaltningscentralen de nya uppgifterna bland sina föreskrifter.

I nätbeskrivningens bilaga 11 presenteras en uppskattning över de banarbeten som utförs under tidtabellperioden 2010 och som eventuellt påverkar trafiken. Arbetsprogrammet, avpassningen av arbetstidtabellerna och de nödvändiga banarbetena ändras i och med att finansieringen och planeringen preciseras. Banförvaltningscentralen publicerar en förteckning över banarbetena och uppdaterar den på sin webbplats <http://www.rhk.fi>.

På grund av de strukturella ändringar inom myndigheterna som omnämns i förordet kan det förekomma ändringar i texten och i bilagorna till nätbeskrivningen efter att den tryckta versionen publicerats. Uppdateringarna publiceras i Banförvaltningscentralens föreskriftssamling och på webbsidorna Beskrivning av bannätet.

1.7 Publicering

Bannätsbeskrivningen publiceras på tre språk: finska, svenska och engelska. Om språkversionerna avviker från varandra, gäller den finskspråkiga versionen. Den finskspråkiga versionen av nätbeskrivningen finns att tillgå på Banförvaltningscentralen i tryckt form och alla språkversioner finns i pdf-format på Banförvaltningscentralens webbplats <http://www.rhk.fi>.

De långsiktigare utvecklingsplanerna för bannätet för åren 2010–2013 framgår av Banförvaltningscentralens ekonomi- och verksamhetsplan. Statistikuppgifter för bannätet och järnvägstrafiken finns i Finlands järnvägsstatistik som Banförvaltningscentralen publicerar varje år.

1.8 Kontaktuppgifter Banförvaltningscentralen

Banförvaltningscentralen, Vägförvaltningen och en del av Sjöfartsverket slås troligtvis samman till Trafikledsmyndigheten i början av 2010. Den nya myndighetens adressuppgifter och organisation är ännu inte fastslagna när nätbeskrivningen trycks. Uppgifterna uppdateras på webbsidorna Beskrivning av bannätet och på den nya myndighetens webbplats.

Banförvaltningscentralen är ett ämbetsverk underställt kommunikationsministeriet, som ansvarar för upprätthållandet och utvecklandet av statens bannät, beviljandet av bankapacitet samt för trafikledningen och styrningen av trafiken.

Banförvaltningscentralen
PB 185 (Brunnsgatan 8, 6 våningen)
FI-00101 Helsingfors

Telefon: +358 20 751 5111
Fax: +358 20 751 5100
E-post: info@rhk.fi, kirjaamo@rhk.fi
Internet: <http://www.rhk.fi>

I frågor som gäller marknadsintroduktion och järnvägstrafik kan man ta kontakt per e-post på adressen: rhkoss@rhk.fi.

Mer information på Banförvaltningscentralens webbplats.

Banförvaltningscentralens organisation

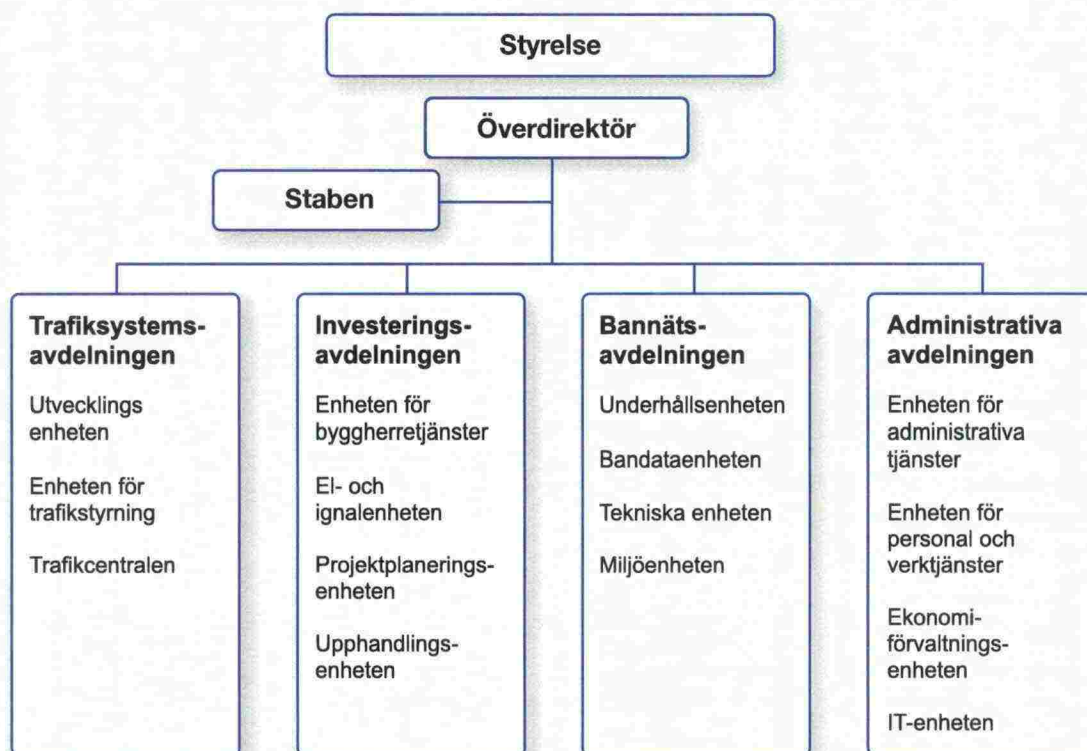


Bild 1. Schema över Banförvaltningscentralens organisation.

Järnvägsverket

Järnvägsverket, Fordonsförvaltningscentralen, Luftfartsverket och en del av Sjöfartsverket slås troligtvis samman till Trafiksäkerhetsmyndigheten i början av 2010. Den nya myndighetens adressuppgifter och organisation är ännu inte fastslagna när nätbeskrivningen trycks. Närmare information finns på webbsidorna Beskrivning av bannätet och på den nya myndighetens webbplats.

Järnvägsverket är ett ämbetsverk underställt Kommunikationsministeriet, som övervakar den allmänna järnvägssäkerheten, järnvägssystemens säkerhet samt säkerheten i samband med järnvägsföretagens och bannätsförvaltarens verksamhet.

PB 84 (Jakobsgatan 3)
FI-00101 Helsingfors

Telefon: +358 20 776 7611
Fax: +358 20 776 7630
E-post: kirjaamo@rvi.fi
Internet: <http://www.rautatievirasto.fi>

Konkurrensverket

Konkurrensverket lyder under handels- och industriministeriet. Dess verksamhetsidé är att trygga en sund och fungerande ekonomisk konkurrens samt att öka den ekonomiska effektiviteten genom att främja konkurrensen och undanröja hinder för den.

PB 332 (Långbrokajen 3 A)
FI-00531 Helsingfors

Telefon: +358 9 731 41
Fax: +358 9 7314 3328
E-post: kirjaamo@kilpailuvirasto.fi
Internet: <http://www.kilpailuvirasto.fi>

Kommunikationsministeriet

PB 31 (Södra Esplanaden 16–18)
FI-00023 Statsrådet

Telefon: +358 9 160 02
Fax: +358 9 160 28596
E-post: kirjaamo@mintc.fi
Internet: <http://www.mintc.fi>

1.9 RailNetEurope - Samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna

I januari 2004 grundade förvaltarna av det europeiska bannätet en gemensam organisation för att utveckla den europeiska järnvägsinfrastrukturen och affärsverksamheten i anslutning till den. RailNetEurope eller RNE är en förening vars syfte är att främja den internationella trafiken på de europeiska järnvägarna samt att sälja och marknadsföra den bankapacitet som medlemmarna förvaltar.

I stället för att de europeiska banförvaltarna samarbetar bi- eller multilateralt grundades en organisation, RNE, för att representera alla medlemmar ur ett europeiskt perspektiv. Föreningens syfte är att harmonisera bestämmelser och utveckla den europeiska järnvägstrafiken för att på så sätt gynna alla medlemmar.

RNE har 33 medlemmar som antingen är delägare, fullvärdiga medlemmar eller associerade medlemmar. RNE:s medlemmar förvaltar sammanlagt 230 000 kilometer järnvägsnät. Även färjtrafiken företräds, vilket minskar hindren för den internationella järnvägstrafiken. RNE:s huvudsakliga målgrupp utgörs av kunder som idkar internationell affärsverksamhet. Banförvaltarna inom RNE har sammanlagt 120 företag som bedriver internationell järnvägstrafik och över 300 företag som bedriver nationell järnvägstrafik som sina kunder.

RNE:s medlemmar har bildat nätverket One Stop Shops (OSS), som erbjuder sina kunder en gemensam kontaktpunkt för service. När det gäller ansökningar om internationella järnvägslinjer räcker det att järnvägsföretaget kontaktar den OSS-kontaktperson som samordnar den aktuella internationella järnvägslinjen.

One Stop Shop:

- Erbjuder kunden information om de tjänster som tillhandahålls av bannätsförvaltarna.
- Tillställer de uppgifter som behövs för tillträde till RNE-medlemmarnas bannät.
- Behandlar ansökningarna om internationella järnvägslinjer på RNE-området.
- Säkerställer att den följande tidtabellens järnvägs-linjer har beaktas som sig bör i det årliga tidtabellssamarbetet.
- Göt förslag till internationella järnvägslinjer.

Varje OSS-kontaktperson hör till ett internationellt nätverk, som har som mål att underlätta kundens tillträde till bannätet. OSS informerar kunderna även om banavgifterna och tågrörelserna. OSS erbjuder kunden med hjälp av en kontaktperson sakkunnig service över gränserna, mellan fyra ögon, konfidentiellt, opartiskt och icke-diskriminerande. Kontaktuppgifterna till OSS-personer vid utländska infraförvaltare finns på RailNetEuropes Internetsidor <http://www.railneteurope.com>.

Medlemmar i RailNetEurope är:

- Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) (Spanien)
- Banedanmark (Danmark)
- Banverket (BV) (Sverige)
- BLS AG (BLS) (Schweiz)
- České Dráhy a.s. (CD) / SZCD (Tjeckien)
- Communauté de Transports – Accès Réseau (Luxemburg)
- CFR Compagnie Nationale des Chemins de Fer Roumains (CFR) (Rumänien)
- DB Netz AG (Tyskland)
- EDISY Traffic Directorate (EDISY A.E.)
- Eurotunnel (Frankrike / England)
- Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. / Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (GYSEV/Raaberbahn) (Österrike / Ungern)
- HF Infrastruktura d.o.o. (Kroatien)
- Infrabel (Belgien)
- Jernbaneverket (JBV) (Norge)
- Keyrail (Nederländerna)
- MAV Magyar Allamvasutak Zrt (MAV) (Ungern)
- National Railway Infrastructure Company (NRIC) (Bulgarien)
- Network Rail (Storbritannien)
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK) (Polen)
- ProRail B.V. (Nederländerna)
- Public Agency for Rail Transport of RS (ŽP) (Slovenien)
- Ratahallintokeskus (RHK) (Finland)
- Rede Ferroviária Nacional E.P. (REFER) (Portugal)
- Réseau Ferré de France (RFF) (Frankrike)
- Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) (Italien)
- Scandlines Deutschland GmbH (Tyskland / Sverige)
- Société Nationale des Chemins de fer Français (Frankrike)
- Swiss Federal Railways SBB-Infrastruktur (SBB CFF FFS) (Schweiz)
- Swiss Train Paths Ltd. (Schweiz)
- SŽ Slovenske železnice d.o.o. (SŽ) (Slovenien)
- Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. (VPE) (Ungern)
- Železnice Slovenskej republiky (ZSR) (Slovakien)
- ÖBB Infrastruktur Betrieb AG (Österrike).

Övriga länders nätbeskrivningar

Internet-adresserna till och namnen på nätbeskrivningarna som infrastrukturförvaltarna i andra länder publicerar finns i bilaga 13.

1.10 Definitioner, märkningar och förkortningar

- **Banhållning** avser byggande, underhåll och utveckling av banan och därtill hörande byggnader, konstruktioner och anläggningar samt den fasta egendom som banhållningen kräver.
- **Bankapacitet** avser den förmåga att förmedla tågtrafik under en viss period som en järnvägslinje har vilken följer av bannätets egenskaper samt avser en viss period, dock inte i fråga om tågtrafik som har direkt samband med banhållningen.
- **I Systemet för förhandsinformation (ETJ)** upprätthålls förhandsplanerna för banarbetet samt information om ändringar som påverkar trafiken, vilka i annat fall skulle meddelas av trafikledningen.
- **Järnvägsföretag** avser ett bolag eller någon annan sammanslutning av privaträttslig art som med stöd av koncession som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som sin huvudsakliga verksamhet bedriver järnvägstrafik och som förfogar över den rullande materiel som behövs för bedrivandet av trafiken. Som järnvägsföretag betraktas också sammanslutningar som endast tillhandahåller dragkraft.
- **LIMO** avser Järnvägsverkets bestämmelser och anvisningar beträffande rörligt materiel.
- **Museitrafik** avser sådan mindre omfattande trafik som en sammanslutning utan vinstsyfte bedriver på bannätet med museimateriel. Med museimateriel avses materiel som i Järnvägsverkets materielregister registrerats som museimateriel.
- **Privat spåranläggning** avser annan än statsägd spåranläggning, vilket är ansluten till bannätet i enlighet med tillståndet för anslutning av privat spåranläggning till bannätet. Anslutningstillståndet beviljas av Banförvaltningscentralen.
- **RATO** avser bantekniska anvisningar, vilka innefattar basuppgifter om planering, granskning och underhåll av banan och bananläggningarna.
- **Samordning** avser det förfarande som används då det organ som svarar för beviljandet av bankapacitet och sökanden försöker avgöra situationer där ansökningar konkurrerar om samma bankapacitet.

- **Teknisk beskrivning av bannätet** är en beskrivning av bannätets tekniska egenskaper. Uppgifterna som publiceras i beskrivningen är uppdaterade på publiceringsdagen och beskriver nuläget. Teknisk beskrivning av bannätet publiceras minst två gånger om året, i början av juni och i början av december, på Banförvaltningscentralens webbplats.
- **Trafikledning** innebär säkring av trafiken på järnvägssträckorna. Utöver säkringen av färdvägarna innefattar trafikledningen även beviljande av tillstånd och meddelanden som är nödvändiga i trafiken. Trafikledningen inbegriper även säkringen av banarbetsplatserna, beviljande av tillstånd för banarbete och mottagande av meddelande om att arbetet avslutats. I enlighet med trafikens omfattning, behov och säkerhetsanläggningarnas struktur, kan även ställverks- eller växelkarl, ledare för växlingsarbete, förare, person som svarar för ett arbetes trafiksäkerhet eller annan person som anses nödvändig, delta i trafikledningen motsvarande sin kompetens.

2 Förutsättningarna för tillträde till bannätet

2.1 Introduktion

I detta kapitel beskrivs förutsättningarna för tillträde till bannätet. Förutsättningar för utövande av trafik är en koncession, säkerhetsintyg eller trafiktillstånd för museitrafikoperatörer, beviljad bankapacitet och avtal för användning av bannätet. I detta kapitel beskrivs dessutom bl.a. förfarandet för godkännande av rullande materiel samt vilka krav som ställs på personal inom trafiksäkerheten.

2.2 Allmänna förutsättningar för tillträde till bannätet

Den rättsliga grunden för tillträde till bannätet beskrivs i järnvägslagen (555/2006). På statens bannät skall Järnvägsverkets och Banförvaltningscentralens föreskrifter följas. Information om vilka av Järnvägsverkets och Banförvaltningscentralens föreskrifter som är i kraft finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex, <http://www.finlex.fi>.

I statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet (750/2006), föreskrivs bl.a. om de väsentliga krav som gäller järnvägssystemet. Separata bestämmelser kan utfärdas som komplement till de väsentliga kraven.

Av allt materiel som trafikerar i egenskap av tåg krävs användning av ATP, dvs. automatisk tågkontroll från 1.1.2009. Materiel som används enbart i växlingsarbeten behöver inte ha ATP-lokutrustning. Museimateriel kan trafikera på en del av bannätet utan ATP-utrustning. I Järnvägsverkets bestämmelse om museitrafik finns de banavsnitt uppräknade där ATP-utrustning är obligatorisk. Järnvägsverket tillhandahåller närmare information.

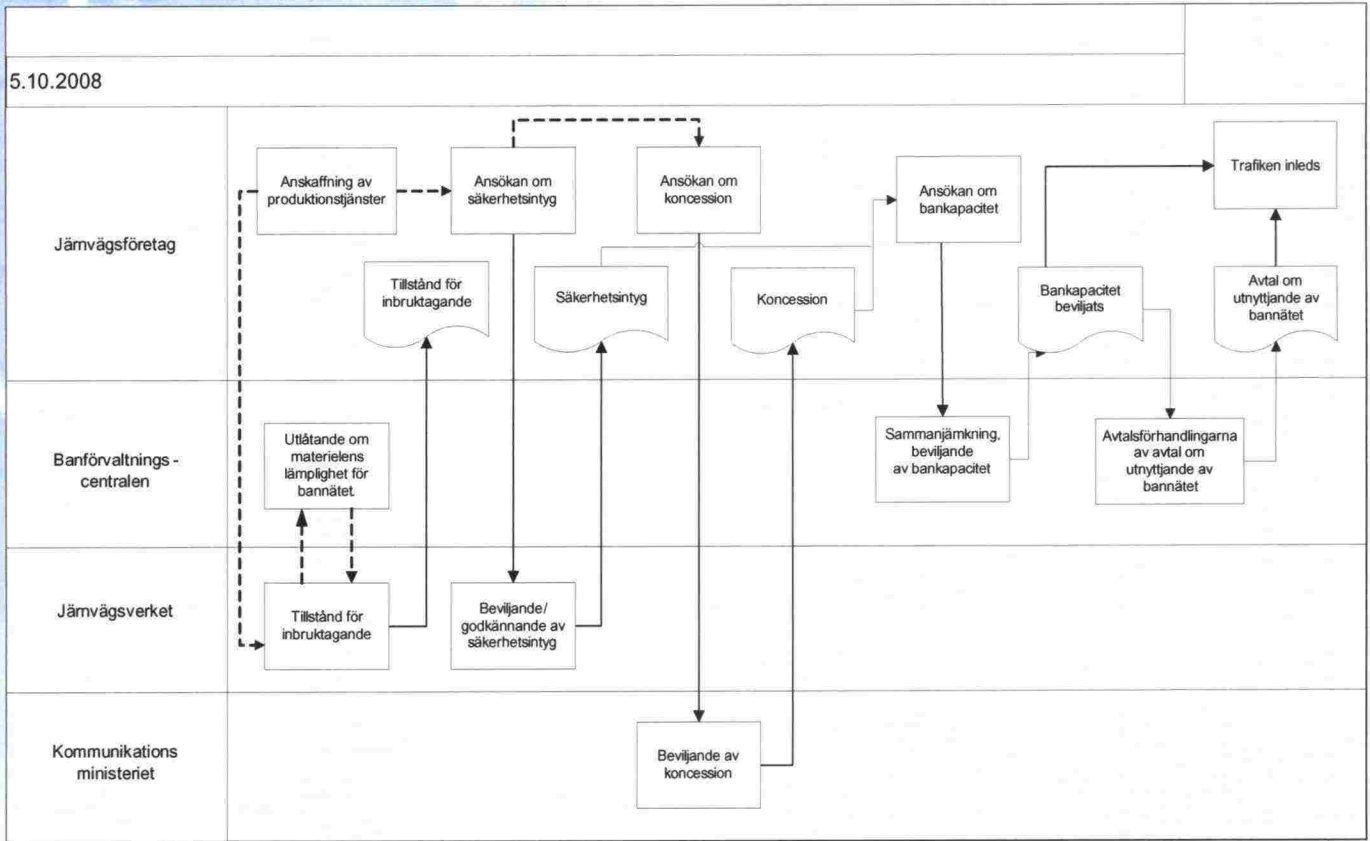


Bild 2. De olika skedena för tillträde till marknaden.

2.2.1 Allmänna förutsättningar för utövande av järnvägstrafik

För utövande av järnvägstrafik på statens bannät skall järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag uppfylla följande villkor:

- 1) Järnvägsföretaget eller den internationella sammanslutningen av järnvägsföretag skall ha ett i järnvägslagen avsett eller motsvarande järnvägsföretags tillstånd som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområde, om det inte är fråga om sådan museitrafik som avses i järnvägslagen.
- 2) Trafikoperatören skall ha ett i järnvägslagen avsett, av Järnvägsverket beviljat eller godkänt säkerhetsintyg som täcker alla de järnvägslinjer på vilka trafiken skall bedrivas.
- 3) Trafikoperatören har för sin trafik beviljats sådan bankapacitet som han behöver för sin trafik.
- 4) Trafikoperatören skall ingå ett avtal med Banförvaltningscentralen om utnyttjande av tjänster av central betydelse vid utövningen av järnvägstrafik.
- 5) De villkor för järnvägstrafik som ställs i järnvägslagen skall i övrigt uppfyllas.

Förutsättningarna för tillträde till bannätet och de olika skedena för inträde på marknaden har framställts i form av ett processdiagram i bild

Museitrafik

Kraven i nätbeskrivningen gäller även museitrafik, med undantag av koncessionen. För museitrafikoperatörer krävs ett trafiktillstånd som beviljas av Järnvägsverket, vilket motsvarar järnvägsföretagens säkerhetsintyg. Trafiktillståndet beviljas efter ansökan för högst fem år i taget. För att trafik-tillstånd skall beviljas krävs det att museitrafikoperatören har tillräckligt omfattande ansvarsförsäkring och riskhanterings-system, dess materiel har godkänts av järnvägsverket och att personalen som sköter trafikeringen har den behörighet som krävs för arbetet.

Bankapacitet för museitrafik ansöks endast som brådskande bankapacitet. Banförvaltningscentralen har utfärdat en föreskrift för operatörer av museitrafik som gäller handläggningen av ärenden för tillträde till bannätet och trafikering.

Av allt materiel som trafikerar i egenskap av tåg krävs användning av ATP, dvs. automatisk tågkontroll från 1.1.2009. Museimateriel kan trafikera på en del av bannätet utan ATP-utrustning. I Järnvägsverkets bestämmelse om museitrafik finns de banavsnitt uppräknade där ATP-utrustning är obligatorisk. Bestämmelsen träder i kraft 1.11.2008. Järnvägsverket och Finlex tillhandahåller närmare information.

2.2.2 Allmänna förutsättningar för utnyttjande av bannätet

Följande järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag kan använda statens bannät för utövande av järnvägstrafik:

- 1) ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag som avses i järnvägslagen och som bedriver internationell järnvägstrafik mellan länderna inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller inrikes godstrafik
- 2) ett järnvägsföretag som är dotterbolag till ett sådant aktiebolag som avses i lagen om ombildande av Statsjärnvägarna till aktiebolag (20/1995) har rätt att bedriva inhemsk persontrafik samt samtrafik på järnväg mellan Finland och Ryssland

Dessa järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag (senare järnvägsföretag) har rätt att utnyttja bannätet i enlighet med järnvägslagen och Banförvaltningscentralens trafikplatser för den trafik som de bedriver enligt separat avtalade villkor (avtal om utnyttjande av bannätet). Också andra företag eller sammanslutningar får utnyttja en enskild trafikplats på bannätet för järnvägstrafik under förutsättning att trafikeringen betjänar en privat spåranläggning med anslutning till trafikplatsen och att ett avtal om trafikering har ingåtts med Banförvaltningscentralen.

2.2.3 Koncession för järnvägsföretag

Kommunikationsministeriet beviljar en sökande som etablerat sig i Finland koncession för utövande av järnvägstrafik. Den beviljade koncessionen är i kraft tillsvidare, och ministeriet ser över koncessionen och dess villkor vart femte år. En koncession som beviljats i en stat som hör till det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet gäller på Europas hela ekonomiska samarbetsområde. Koncession som beviljats annorstädes skall tillställas kommunikationsministeriet för kännedom.

För att ett företag skall beviljas koncession krävs det att företaget bedriver järnvägstrafik som huvudsyssla, att företaget har ett av Järnvägsverket beviljat eller godkänt säkerhetsintyg, att företaget är tillräckligt solitt och att företaget har en kompetent ledning och tillräckligt omfattande ansvarsförsäkring. Koncessionsansökan tillställs kommunikationsministeriet.

2.2.4 Säkerhetsintyg

Säkerhetsintyget beviljas av en nationell säkerhetsmyndighet. I Finland beviljas säkerhetsintygen av Järnvägsverket. Om ett järnvägsföretag har beviljats säkerhetsintyg i något annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet behöver det inte ansöka om nytt säkerhetsintyg. Säkerhetsintyg som beviljats i annat land skall godkännas av Järnvägsverket. Säkerhetsintyget beviljas eller godkänns för högst fem år i taget. När säkerhetsintygets giltighetstid löpt ut skall företaget ansöka om nytt säkerhetsintyg.

Säkerhetsintyget består av två delar. Med A-delen bekräftas att järnvägsförbindelsens säkerhetsledningssystem är godkänt inom hela EU-området. Med B-delen bekräftas godkännandet av järnvägsföretagets bestämmelser om uppfyllande av specialkrav som är nödvändiga med tanke på säkerheten vid användningen av nätet i fråga.

Med säkerhetsintyget försäkras att sökanden uppfyller de säkerhetskrav som ställs på verksamheten och att företaget har förutsättningar att verka på ett säkert sätt på bannätet. Dessa krav har framställts i järnvägslagen. Säkerhetsintyget kan även i övrigt innehålla villkor beträffande järnvägstrafikens säkerhet, som grundar sig på säkerställande av järnvägstrafiken med beaktande av karaktären och omfattningen av den järnvägstrafik som sökanden bedriver. Dessa krav har specificerats och förklarats i Järnvägsverkets föreskrift avseende ansökan om säkerhetsintyg.

Järnvägsverket kräver uppgifter om följande ärenden:

- Sökanden har ett säkerhetsledningssystem och annat motsvarande system för sökandens interna organisation, varmed iakttagandet av bestämmelser och föreskrifter för bedrivandet av järnvägstrafik försäkras
- Sökandens ledning och personal med ansvar för trafik-säkerheten är yrkesutbildad och kompetent för arbetet
- Sökandens rullande materiel uppfyller de krav som ställs på den och service och underhåll är vederbörligen organiserade, och
- Sökanden har tillräckligt omfattande försäkring eller motsvarande arrangemang.

Järnvägsverket har utfärdat en föreskrift för ansökan av säkerhetsintyg. Järnvägsverket tillhandahåller blanketter med vilka man kan ansöka om säkerhetsintyg. En skriftlig ansökan inkl. bilagor levereras till Järnvägsverket. Järnvägsverket behandlar ansökan och ber vid behov kompletterande utredningar av sökanden. Järnvägsverket avgör om säkerhetsintyget skall beviljas eller godkännas inom fyra månader räknat från det att sökanden har levererat de uppgifter som behövs för avgörandet. Järnvägsverket kan bevilja eller godkänna ett säkerhetsintyg som omfattar statens hela bannät eller enskilda järnvägsrutter. Om karaktären eller omfattningen av den järnvägstrafik som bedrivs av ett järnvägsföretag eller en sammanslutning bestående av internationella järnvägsföretag förändras på ett väsentligt sätt, skall företaget eller sammanslutningen ansöka om ett nytt säkerhetsintyg eller be Järnvägsverket godkänna säkerhetsintyget på nytt.

2.2.5 Försäkringar

En operatör inom järnvägstrafiken skall ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller motsvarande ifall operatören orsakar annan skada som operatören ansvarar för utgående från lag eller avtal. När man bedömer om en försäkring eller motsvarande arrangemang är tillräckligt omfattande skall man beakta verksamhetens karaktär och omfattning samt riskerna i samband med den. Försäkringen eller motsvarande arrangemang skall vara i kraft hela den tid som järnvägstrafik bedrivs.

2.3 Ansökan om bankapacitet

Ansökan om bankapacitet förutsätter att järnvägsföretaget uppfyller följande krav:

- Järnvägsföretaget har en koncession enligt järnvägslagen eller motsvarande som beviljats inom Europas ekonomiska samarbetsområde, förutom om det gäller sådan museitrafik som avses i järnvägslagen.
- Järnvägsföretaget har en koncession enligt järnvägslagen som täcker alla de rutter på vilka man har för avsikt att bedriva trafik.

Anvisningar för ansökan om bankapacitet och hur detta beviljas framförs i kapitel 4 i bannätsbeskrivningen.

2.4 Övriga villkor för tillträde till bannätet

2.4.1 Ramavtal

Banförvaltningscentralen kan med den som ansöker om bankapacitet ingå ett ramavtal om utnyttjande av bankapacitet, där särdragen i den bankapacitet som sökanden behöver definieras. Ramavtalet berättigar emellertid inte sökanden till i avtalet angiven bankapacitet.

Järnvägsföretaget bör ansöka om bankapacitet enligt ramavtalet för varje tidtabellsperiod. Banförvaltningscentralen beviljar även i ramavtalet angiven bankapacitet på ansökan genom förfarande som anges i järnvägslagen. På motsvarande sätt ingås avtal om utnyttjande av bannätet för varje tidtabellsperiod utan hänsyn till ramavtalet. Ramavtalet begränsar dock inte tillämpningen av bestämmelserna i järnvägslagen på andra som ansöker om bankapacitet.

Ett ramavtal ingås för högst fem år. Banförvaltningscentralen kan dock av särskilda skäl ingå ramavtal för en längre tid. Grunden för avtal som ingås för längre tid än fem år kan dock endast utgöras av avtal som har samband med en parts transportverksamhet, särskilda investeringar eller särskilda affärsrisker samt synnerligen vägande skäl som baserar sig på avtalspartens omfattande och långsiktiga investeringar och de avtalsförpliktelser som ingår i sådan verksamhet.

2.4.2 Avtal om utnyttjande av bannätet

Järnvägsföretaget och museitrafikoperatören skall ingå ett avtal med Banförvaltningscentralen om utnyttjande av bannätet (s.k. access contract) avseende användningen av statens bannät och centrala tjänster i anslutning till järnvägstrafiken. Dylika tjänster är utnyttjandet av rangerbangårdar, uppställningsspår och övriga spår samt användningen av trafikledningstjänster. Parterna kan även ingå avtal om övriga nödvändiga praktiska arrangemang vid utövandet av järnvägstrafik.

Trafikoperatören skall kontakta Banförvaltningscentralen för beredning av koncession och för avtalsförhandlingar i ett så tidigt skede som möjligt, helst redan före ansökan om bankapacitet. Banförvaltningscentralen ingår avtal om utnyttjande av bannätet med trafikoperatören med beaktande av karaktären och omfattningen av den bankapacitet som beviljats operatören. Avtalet om utnyttjande av bannätet görs separat för varje tidtabellsperiod, och det kan ändras om beslut som tagits under tidtabellsperioden avseende fördelningen av bankapacitet förutsätter det eller övriga exempelvis faktorer i anslutning till bannätets skick eller tillgänglighet kräver det. Avtal kan ingås när alla villkor för utövande av järnvägstrafik i enlighet med järnvägslagen uppfylls. Trafikeringen på statens bannät kan inledas efter att avtalet ingåtts.

2.5 Föreskrifterna avseende trafikering

Banförvaltningscentralens anvisningar avseende trafikering finns på deras och Järnvägsverkets Internetsidor och föreskrifterna på Statens författningssamling Finlex' myndighetssidor.

2.6 Specialtransporter

Transport av farliga ämnen behandlas i kapitel 3.4 Trafikbegränsningar. Föreskrifter avseende järnvägstrafik och järnvägsmateriel finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex och på Järnvägsverkets Internetsidor. De övriga anvisningarna finns på Banförvaltningscentralens Internetsidor.

Förfarandet för beviljande av specialtransporttillstånd ändras. Om det ändrade förfarandet informeras på RHK:s webbplats och på webbsidorna Beskrivning av bannätet.

2.7 Transport av farliga ämnen

Transport av farliga ämnen behandlas i kapitel 3.4.3. Föreskrifter beträffande järnvägstrafik och järnvägsmateriel finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex och på Järnvägsverkets Internetsidor. De övriga anvisningarna finns på Banförvaltningscentralens Internetsidor.

2.8 Godkännande av rullande järnvägsmateriel

För ibruktagande av rullande materiel krävs att Järnvägsverket beviljar ett tillstånd för ibruktagande. Tillstånd för ibruktagande kan beviljas rullande materiel som uppfyller kraven i gällande lagstiftning i Finland.

Kraven baserar sig på Europeiska gemenskapens rättsenliga driftskompatibilitetskrav, och Järnvägsverket har givit noggrannare instruktioner som kompletterar dem. Kravenligheten kan bevisas med en EG-kontrollförklaring eller motsvarande förklaring som beviljats inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. För att fastställa eventuella begränsningar innan tillståndet beviljas begär Järnvägsverket Banförvaltningscentralen om ett utlåtande beträffande materieltypens eller materielenhetens lämplighet för bannätet.

För att främja järnvägssystemets säkerhet och identifiera rullande materiel upprätthåller Järnvägsverket ett register med hjälp av vilket man övervakar den rullande materielens skick och trafiksäkerhet. Den rullande materielen registreras i Järnvägsverkets register om den beviljats tillstånd för ibruktagande i Finland. I registret antecknas även sådan rullande materiel som används på statens bannät, som beviljats tillstånd för ibruktagande i en stat inom eller utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I registret antecknas även rullande materiel som används på privata spår.

Järnvägsverket kan även registrera rörlig materiel för viss tid. Också sådan rörlig materiel som har beviljats tillstånd för ibruktagande i annan stat kan registreras för viss tid om den har beviljats tillstånd för ibruktagande i Finland och den endast tillfälligt används på statens bannät.

I registret för rörlig materiel skall antecknas uppgifter om rörliga materielens ägare, innehavare och hyrestagare. Om övriga uppgifter som antecknas i registret för rörlig materiel fastställs i förordning av statsrådet.

När det gäller den rörliga materiel som används i den gemensamma järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland skall i registret antecknas uppgifter om fordonets ägare eller hyrestagare, eventuella begränsningar i användningen av fordonet samt uppgifter om fordonets serviceprogram med väsentlig betydelse för säkerheten.

Järnvägsverket delger närmare information om krav och andra frågor med anknytning till materiel.

2.9 Kompetensen hos personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter

Personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter skall ha ett sådant hälsotillstånd, sådan utbildning och kompetens som krävs för tillbörlig skötsel av uppgifterna. Behörigheten regleras närmare i lagen om järnvägssystemets trafiksäkerhetsuppgifter som trädde i kraft 1.1.2005. Personer som sköter dessa uppgifter skall även uppfylla de hälso-, utbildnings- och andra lämplighetskrav som ställs i Järnvägsverkets föreskrifter. Lämplighetskraven varierar beroende på uppgifterna.

För att ett säkerhetsintyg skall beviljas eller godkännas skall järnvägsoperatören tillställa Järnvägsverket uppgifter om kompetensen hos de personer som arbetar inom trafiksäkerhetsuppgifter. Museitrafikoperatörer skall tillställa Järnvägsverket motsvarande uppgifter för att beviljas trafikstillstånd. Järnvägsverket kan i samband med beviljandet av säkerhetsintyg eller trafikstillstånd även undersöka närmare om en person eller grupp av personer som är anställd av eller arbetar tillsammans med järnvägsoperatören (entreprenören) uppfyller de vederbörliga kompetenskraven.

3 Bannätet

3.1 Introduktion

Med bannätet avses statens bannät som förvaltas av Banförvaltningscentralen. Banförvaltningscentralens banhållning inkluderar byggandet och underhållet av banan och därtill hörande byggnader, anläggningar och anordningar samt den fasta egendom som banhållningen kräver.

3.2 Bannätets omfattning

3.2.1 Det befintliga bannätet

Järnvägslinjerna i statens bannät har framställts på kartan över statens bannät i början av tidtabellsperioden 2010 (bild 3) och i infrastrukturregistret (bilaga 1).

Följande banavsnitt är avstängda för trafik:

- Kankaanpää–Niinisalo
- Kihniö–Aitoneva
- Raudanlahti–Säynätsalo
- Pesiökylä–Taivalkoski
- Kolari–Äkäsjoki
- Niesa–Rautuvaara.

Underhållet upphört tillsvidare:

- Lautiosaari–Elijärvi

Underhållet planeras vara avslutat:

- Kiukainen–Säkylä (från 13.12.2009)

Vid tidpunkten för publiceringen av nätbeskrivningen kan RHK inte garantera banans farbarhet under tidtabellsperioden 2010 på banavsnitten:

- Kiukainen–Säkylä
- Parkano–Niinisalo
- Parkano–Kihniö.

Eventuella ändringar meddelas på Banförvaltningscentralens webbplats.

3.2.2 Anslutande bannät

Från Finland går en järnvägsbana till Sverige via Torneå. Huvuddragen i trafikskötseln av banavsnittet Torneå–Haparanda beskrivs i bilaga 3. I Sverige är Banverket förvaltare av infrastrukturen.

Ändringar införs i Finlands tågsäkerhetsstadga 1.11.2008. Bilaga 3 uppdateras. Den uppdaterade bilagan publiceras på webbsidorna Beskrivning av bannätet och i Finlex.

Finland har järnvägsförbindelser till Ryssland via Vainikkala, Imatrankoski, Niirala och Vartiust. Järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland regleras i samtrafikavtalet om järnvägstrafik länderna emellan. Rysslandstrafiken utgör inte en del av den internationella trafiken inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Endast VR Aktiebolag har tillträde till det finska bannätet i samtrafiken med Ryssland.

3.3 Beskrivning av bannätet

3.3.1 Geografisk beskrivning

3.3.1.1 Järnvägslinjerna

De befintliga järnvägslinjerna finns på bild 3 (kartan över bannätet) samt i infrastrukturregistret, bilaga 1.

3.3.1.2 Spårvidden

Den nominella spårvidden som används på bannätet är 1524 mm. De av hastigheten beroende gränsvärdena för spårvidden presenteras i del 13 ”kontroll av banan” i publikationen Bantekniska anvisningar (RATO).

3.3.1.3 Stationer och trafikplatser

Trafikplatserna på statens bannät har återgetts på bild 4 (järnvägstrafikplatserna) och i bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser).

----- Ei liikennöintiä
Trafikeras inte
No Traffic

..... Yksityinen rata
Privat bana
Private line

----- Museorata
Museibana
Museum line

----- Rakenteilla
Under byggnad
Under construction



Bild 3. Statens bannät i början av tidtabellsperioden 2010.

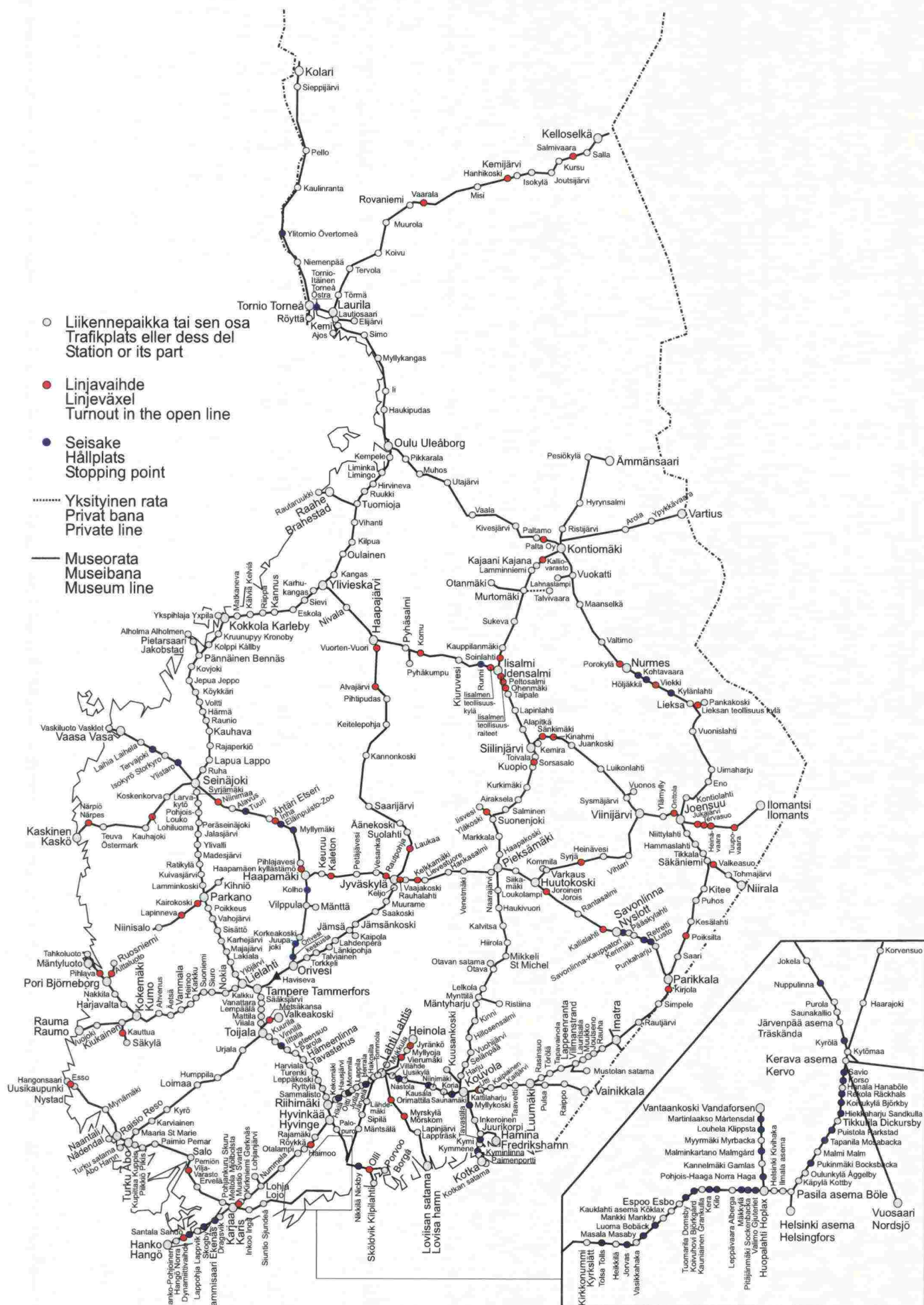


Bild 4. Trafikplatserna på statens bannät i början av tidtabellsperioden 2010.

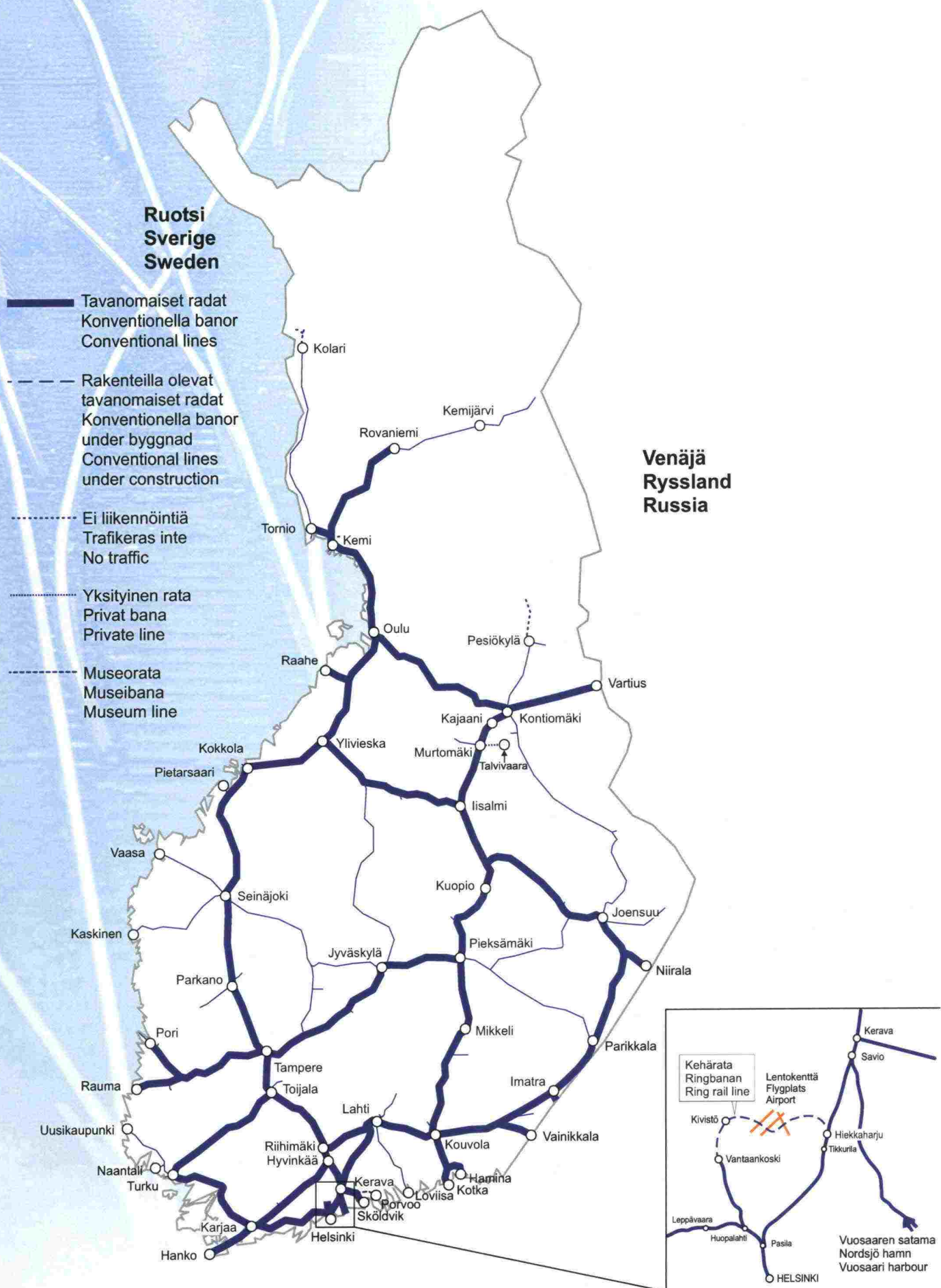


Bild 5. Europeiska bannätet i Finland (TEN-nät).

3.3.2 Bannätets egenskaper

3.3.2.1 Profilerna

På hela statens bannät gäller en lastprofil (KU), bilaga 4 och en normalsektion för fria rummet (ATU), bilaga 5. På privata industrispår kan det finnas begränsningar både på lastprofilen och på normalsektionen för fria rummet som järnvägsföretagen skall utreda skilt för varje transport.

Fordonsprofilen (LKU) har definierats i punkt 1 "Allmänna bestämmelser" i publikationen Föreskrifter och anvisningar för rullande materiel (LIMO).

3.3.2.2 Viktbegränsningar

Axeltrycken

På största delen av bannätet tillåts ett axeltryck på 22,5 ton. Av bilaga 6 (Banornas överbyggnadsklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck) framgår de största tillåtna axeltrycken samt de tillåtna hastigheterna till följd av tågens axeltryck.

Metervikterna

Den tillåtna metervikten för rullande materiel på hela statens bannät är 8,0 ton/m.

3.3.2.3 Lutning

Den största lutningen som används på huvudbanorna är 20 mm/m. På enstaka platser är lutningen större. På sidobanorna är den största lutningen 22,5 mm/m. Banavsnittens största lutning på en 1200 lång mätbas finns angiven i bilaga 1 (infrastrukturregistret).

3.3.2.4 Hastighet

Den högsta hastigheten som används är 220 km/h för persontåg och 120 km/h för godståg. I bilaga 6 (Banornas överbyggnadsklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck) redogörs för de hastigheter som kan användas på bannätet för såväl person som godståg.

3.3.2.5 De största tillåtna tåglängderna

Den största tåglängden som används på ett banavsnitt skall vara sådan att tåget även kan använda trafikplatsernas sidospår. Tåget behöver inte rymmas på samtliga trafikplatser alla sidospår. De tåglängder som använts vid dimensioneringen av banavsnitten är 550, 625, 725, 825 och 925 meter. I bilaga 2 redogörs för de längsta sidospåren på trafikplatserna (trafikplatsregistret).

3.3.2.6 Elmatningssystemet på de elektrifierade järnvägslinjerna

Den nominella spänningen för elektrifieringen är 25 kV/50 Hz AC. Elmatningen sker över hela den elektrifierade delen av bannätet via en kontaktledning som finns ovanför banan så att den ena eller båda farrälerna och återledningarna bildar en returkrets. Vid kontaktledningens matningsstation finns skiljesektioner där den rörliga materielen inte kan ta ström. Vid den skiljesektionen ska lokets/eltågets huvudbrytare slås på. Vid den skiljesektionen får tåget inte stanna.

Kontaktlednings sicksack är max. 400 mm. Kontaktlednings höjd kan variera mellan 5600–6500 mm. Normalhöjden är 6150 mm. Av bilaga 1 framgår de elektrifierade banavsnitten (infrastrukturregistret).

Elektrifieringen har för de fasta konstruktionernas del presenterats i del 5 "Elektrifierad bana" i publikationen Bantekniska anvisningar (RATO). När det gäller elektrisk utrustning i rullande materiel har elektrifieringen presenterats i publikationen Anvisningar för den elektriska utrustningen i rullande materiel (LISO).

3.3.3 Systemen för trafikledning och kommunikation

3.3.3.1 Säkerhetssystemen

De säkerhetssystem som är i användning presenteras i bilaga 1 (infrastrukturregistret) och grafiskt i bilaga 7 (säkerhetssystemen).

Med blockerad bandel avses en bandel som är indelad i sektioner. På ett blockerat banavsnitt kan endast finnas ett tåg i taget. Blockering beskrivs i avsnitt 6 (Turvalaitteet) i publikationen Bantekniska anvisningar (RATO).

Detektorer för upptäckande av varmgång i lager har placerats med cirka 50 km mellanrum på bannätet, där högsta tillåtna hastighet är eller kan vara över 160 km/h. Dessutom har varmgångsdetektorer placerats i närheten av de livligaste korsningsstationerna. Karta över varmgångsdetektorernas positioner finns i bilaga 7.

3.3.3.2 Trafikledningens system

De banavsnitt som har ett automatiserat trafikledningssystem presenteras i bilaga 1 (infrastrukturregistret) och bilaga 7 (säkerhetsanordningar). De automatiserade trafikledningssystem som används är fjärrstyrning, helhetsövervakning av tåg och radiostyrning. På de fjärrstyrda eller radiostyrda banorna har alla tågfärdvägar utrustats med anordningar som gör det möjligt att fjärrmanövrera växlar och färdvägar. Då man trafikerar på sido-, lastnings- eller uppställningsspår kan det på dessa banavsnitt behövas snabb lokal inställning av färdvägar. På radiostyrda banavsnitt skall färdvägarna ställas in lokalt om det finns behov för trafikering på sido-, lastnings-, eller uppställningsspår.

3.3.3.3 Kommunikationssystem

Kommunikationen mellan trafikledningen, trafikeringen och banarbetet måste ske på finska. Trafikledningen, tågföraren och den som ansvarar för banarbetet ska ha tillgång till information i enlighet med bestämmelser och arbetsinstruktioner.

Järnvägsverket utfärdar bestämmelser som gäller bl.a. trafikering och banarbete samt kommunikation. Gällande bestämmelser finns på verkets webbplats på sidan <http://www.rautatievirasto.fi>.

Banförvaltningscentralen utfärdar bl.a. arbetsinstruktioner som kompletterar bestämmelserna om trafikledning, trafikering, banarbete och kommunikation. Gällande arbetsinstruktioner finns på Banförvaltningscentralens webbplats på sidan <http://www.rhk.fi>. Trafikledningens kontaktuppgifter finns på RHK:s extranetplats.

Information som avviker från det normala meddelas via ett system för förhandsinformation (ETJ) som Banförvaltningscentralen upprätthåller samt genom trafikledningens meddelanden. Personerna som ansvarar för banarbetet och tågets förare ska under arbetets/färdens gång och på arbetsområdet/färden ha tillgång till gällande förhandsinformation samt trafikledningens kontaktuppgifter.

Banförvaltningscentralen sparar den muntliga kommunikationen mellan trafikledningen och trafikeringen samt banarbetet, inkl. tillstånd och meddelanden, i så heltäckande format som möjligt. Myndigheterna använder den lagrade informationen för övervakning av den muntliga kommunikationen samt vid utredning av olyckor och hotfulla situationer.

I början av 2009 tas det nya kommunikationssystemet RAILI-nätet i bruk på statens bannät. RAILI-nätet innehåller ett nytt GSM-R-radionät som är förenligt med EU:s tekniska specifikationer för driftskompatibilitet i järnvägsnätet. Samti-

digt tar man i bruk ett kompletterande kommunikationsnät för trafikledare. I och med att RAILI-nätet tas i bruk avstår man från de gamla analoga radionäten (bangårds- och linjeradionäten). GSM-R-radionätet täcker största delen av statens bannät. En del banavsnitt hamnar utanför RAILI-nätet. Å andra sidan erbjuder RAILI-nätet på vissa trafikplatser god täckning även för bärbar radio. Detaljerade uppgifter om kvalitetsnivån finns på kartan och i bilagan till RAILI-nätets planeringinstruktioner. Närmare information finns på RHK:s webbplats <http://www.rhk.fi>.

Trafikledningen, järnvägsföretagen och entreprenörerna ska vid kommunikation med varandra i främsta hand använda RAILI-nätet. Om användningen av RAILI inte är möjligt på grund av tekniska störningar eller dålig hörbarhet i GSM-radionätet ska andra telefon- eller mobila kommunikationsnät användas. Om störningar som förhindrar eller försvårar användningen samt om alternativa kontaktuppgifter ska, i enlighet med de arbetsinstruktioner som gäller kommunikation, meddelas trafikledningen eller på motsvarande sätt tågens förare, växelförmännen och de personer som ansvarar för banarbetet.

3.3.3.4 Automatisk tågkontroll

Automatisk tågkontroll (ATP) är ett system (ATP-system) som övervakar tågets hastighet.

Från 1.1.2009 får endast materiel som har ATP-lokutrustning, eller sådan utrustning för vilken trafikering utan ATP-lokutrustning har beviljats undantagstillstånd av Järnvägsverket för viss tid, trafikera i tågtrafik. Undantagstillstånd kan beviljas endast för tillfällig trafik. Undantagstillstånd beviljas inte för tågenheter och lok som används i passagerartrafik. Materiel som används enbart i växlingsarbeten behöver inte ha ATP-lokutrustning. Järnvägsverket tillhandahåller närmare information.

3.4 Trafikrestriktioner

3.4.1 Särskild bankapacitet

Banförvaltningscentralen kan definiera en järnvägslinje eller del av den som särskild bankapacitet, om man kan anvisa tillräckligt många alternativa järnvägsrutter för den övriga trafiken. Med särskild bankapacitet avses en järnvägsrutt eller en del av den, där den trafik för vilken bankapaciteten specialiserats har företrädesrätt. Banförvaltningscentralen har tills vidare inte definierat några banavsnitt i Finland som särskild bankapacitet

3.4.2 Begränsningar som beror på miljöskydd

Vid registrering av rullande materiel tillämpas de krav som framgår av Banförvaltningscentralens publikation "Tekniska föreskrifter och anvisningar för rullande materiel" (LIMO). I LIMO presenteras allmänna bestämmelser som gäller rullande materiel och särskilda bestämmelser som gäller buller, vibrationer, elektromagnetiska störningar, utsläpp, ämnen som är skadliga för miljön och återanvändning av byggnadsmaterial.

Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer har införts på inalles 12 olika ställen i olika delar av Finland. Begränsningarna gäller främst tunga tåg på över 3000 brutoton. Hastighetsbegränsningar till följd av vibrationer återges i bilaga 8.

3.4.3 Farliga ämnen

Finland har anslutit sig till COTIF-konventionen som reglerar internationell järnvägstrafik. Ryssland och OSS-länderna har inte anslutit sig till COTIF-konventionen. Bestämmelserna om internationella järnvägstransporter av farliga ämnen (RID) ingår som en bilaga i COTIF-konventionen. RID-bestämmelserna gäller som sådana internationella järnvägstransporter av farliga ämnen. På inhemska järnvägstransporter av farliga ämnen tillämpas bestämmelser som införlivats i den finska lagstiftningen på basis av RID-ramdirektivet (96/49/EG).

Den största avvikelser från RID-bestämmelserna gäller inom inrikestrafiken köldbäständighetskravet på -40 °C för vissa packningar och cisterner (RID -18 och -20 °C) samt bestämmelserna om skyddsvagnar och om import och tillfällig förvaring av transporter som innehåller explosiva varor på trafikplatserna. Kommunikationsministeriets förordning tar även i beaktande de krav som ställs för järnvägstransporter i VOC-direktivet (94/63/EG) när det gäller att begränsa utsläpp av bensinångor.

Inga ovillkorliga begränsningar har ställts för de transporter av farliga ämnen som sker inom ramen för bestämmelserna. Det rekommenderas att man inte låter vagnar som lastats med farliga ämnen stå på tätt bebodda områden eller på grundvattensområden. Transporter av farliga ämnen bör undvikas på spår som fästs med spikar och som har en spårvikt på mindre än 43 kg/m.

Enligt statsrådets förordning skall järnvägsföretaget göra en säkerhetsutredning över de bangårdar genom vilka betydande mängder farligt material passerar. I förordningen föreskrivs t.ex. följande: Järnvägsverket bestämmer vilka bangårdar som ska genomgå en säkerhetsutredning. Banförvaltningscentralen kan bestämma i vilken form säkerhetsutredningen ska genom-

föras. Banförvaltningscentralen ansvarar för att samarbetet mellan de olika järnvägsföretagen fungerar i genomförandet av säkerhetsutredningen. Ett utlåtande om säkerhetsutredningen skall begäras av de lokala räddnings- och miljömyndigheterna. Säkerhetsutredningen lämnas till Banförvaltningscentralen som vidarebefordrar den för godkännande. Järnvägsverket skall godkänna planen.

3.4.4 Begränsningar som beror på tunnlar

Begränsningar som beror på tunnlar finns på banavsnittet Helsingfors-Åbo. Begränsningarna framgår av bilaga 9.

I tunnarna i Nordsjö får endast godståg och materiel i anslutning till banarbete trafikera. Transportering av passagerare är förbjuden i tunnarna på Nordsjöbanan. Godstågstrafik är tillåten endast med eldrift.

I tunnarna i Nordsjö måste tågföraren, växlingsförmanen och banarbetsansvarige bära en GSM-R-telefon (RAIL) och tågföraren måste dessutom ha en syrgasapparat.

3.4.5 Begränsningar som beror på broar

Begränsningar som beror på broar framgår av bilaga 10.

3.5 Bannätets användbarhet

Andra begränsningar som påverkar trafiken än de som framställs i kapitel 3.4 framgår av Tekniska beskrivningen av bannätet och ett system för förhandsinformation (ETJ). Banarbeten som påverkar trafiken framgår av bilaga 11. Tekniska beskrivningen av bannätet finns på adressen <http://www.rhk.fi>.

Elbanans matningsstationer har begränsad kapacitet att mata effekt till kontaktledningen. Vid elektrisk överbelastning avbryts strömtillförseln automatiskt med ett kortvarigt elavbrott i kontaktledningen som följd.

3.6 Stationerna för passagerartrafik

Perronglängderna för persontrafik (kortast/längst) framgår av bilaga 2 (register över järnvägstrafikplatser). I bilagan finns även inom parentes de perronger som inte omfattas av Banförvaltningscentralens underhåll.

3.7 Godstrafikterminalerna

Lastningsmöjligheterna framgår av bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser). "K" betyder ja och "Y" betyder privat. För lastningsbryggornas del finns angivet den längd av bryggan som står till förfogande.

De privata spårförbindelserna på trafikplatserna har märkts i bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser) med beteckningen "Privata spåranläggningar."

3.8 Tjänster som stöder järnvägstrafiken

3.8.1 Rangerbangårdar

Rangerbangårdarna är bangårdar där spårnätets form och omfattning möjliggör rangering av tåg. Rangerbangårdarna har märkts i bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser) med "rangeringsmöjlighet".

Alla rangerbangårdsspår är inte elektrifierade. Banförvaltningscentralens bandataenhet delger vid behov information om elektrifierade spår.

3.8.2 Uppställningsspår

Uppställningsspåren är sådana spår som i första hand har reserverats för förvaring av vagnar som väntar på transport. Spåren kan även användas till andra ändamål som tågtrafiken kräver. Den lokala trafikledningen definierar uppställningsspåren.

3.8.3 Service- och underhållstjänster

Möjligheterna till elmatning för rullande materiel med 400 och 1500 volts spänning framgår av bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser). Dessutom redogörs för den största tillgängliga strömmen i ampere för elmatning med 400 volt. Användningen av service- och underhållstjänster förutsätter överenskommelse med leverantören av service- och underhållstjänsterna.

3.8.4 Bränsletankningsplatser

Banförvaltningscentralen äger ingen bränsletankningsutrustning och erbjuder ingen bränsletankningsservice. I bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser) finns en förteckning över vilka järnvägstrafikplatser som erbjuder tankning av bränsle. Användningen av tankningsplatserna förutsätter överenskommelse med tankningsplatsernas innehavare.

3.8.5 Tekniska anordningar

Om användningen av andra tekniska anordningar på bannätet (bl.a. vägningsanordningar, lyftkranar m.m.) skall överenskommas med innehavaren av anordningarna. Banförvaltningscentralen erbjuder inte sådana anordningar till järnvägsföretagens bruk. I bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser) finns en förteckning över vilka järnvägstrafikplatser som tillhandahåller lyftanordningar.

3.9 Utvecklingsplanerna för bannätet

Utvecklingsplaner för bannätet presenteras i Banförvaltningscentralens verksamhets- och ekonomiplan för åren 2010–2013. I slutet av år 2006 var cirka en femtedel av banlängdens överbyggnad över 30 år gammal och i behov av förnyelse. Den mest kritiska utmaningen inom banhållningen under planeringsperioden är genomförandet av ombyggnaden av bannätet, som hittills framskridit väl, samt dess utvidgning till bangårdarna. Samtidigt måste man kunna administrera den kostnadsutveckling som den ökade tekniken och materialens prishöjningar fört med sig.

I publikationen Järnvägstrafiken 2030 presenteras utvecklingsplaner för ett längre perspektiv än i verksamhets- och ekonomiplanen.

Banförvaltningscentralen utarbetar under år 2009 en ny miljöstrategi som innehåller riktlinjer för de huvudsakliga miljöprioriteringarna för åren 2009–2013. Klimat- och energifrågor får en större betydelse än tidigare. Buller- och vibrationsfrågor, liksom skydd av jordmån och grundvatten spelar fortfarande en betydande roll. Genom att effektivisera kontrollen av materialanvändningen och ytterligare utveckla återvinningen strävar man efter att öka eko-effektiviteten i RHK:s verksamhet. En del av strategiarbetet går ut på att utveckla övergripande miljöriktlinjer som omfattar hela organisationen.

4 Tilldelning av bankapacitet

4.1 Introduktion

De rättsliga grunderna för tilldelning av bankapacitet beskrivs i järnvägslagen (555/2006) och i statsrådets förordning om tidtabellsperioder och ansökan om bankapacitet (751/2006).

4.2 Processbeskrivning

Bankapacitet på statens bannät ansöks hos Banförvaltningscentralen för respektive tidtabellsperiod samt under tidtabellsperioden för regelbunden trafik enligt vissa utsatta tider. Av bild 6 framgår hur man anholder om bankapacitet samt tidsschemat för tilldelningen. Bankapacitet kan även ansökas som brådskande bankapacitet för annan än regelbunden järnvägstrafik.

Ansökan om bankapacitet

Principerna för ansökning av bankapacitet fastställs i järnvägslagen (555/2006) och i statens förordning om järnvägstrafikens tågplanperiod och ansökan om bankapacitet (751/2006). För precisering av lagen och förordningen har Banförvaltningscentralen utarbetat en föreskrift för ansökning av bankapacitet. Föreskriften jämte exakta tidtabeller och information om eventuella ändringar i praxis kring ansökning av bankapacitet finns på enheten för trafikstyrning vid Trafiksystemsavdelningen. Samma information finns också på Banförvaltningscentralens webbplats på adressen <http://www.rhk.fi>.

Hösten 2007 startade RHK ett projekt i syfte att bygga upp ett datasystem för kontroll av bankapaciteten (LIKE). Vid tidpunkten för publiceringen av nätbeskrivningen är målet att användningen av LIKE-systemet för hantering av ändrings-tidpunkterna för den reguljära trafikens bankapacitetsansökningar inleds 2009.

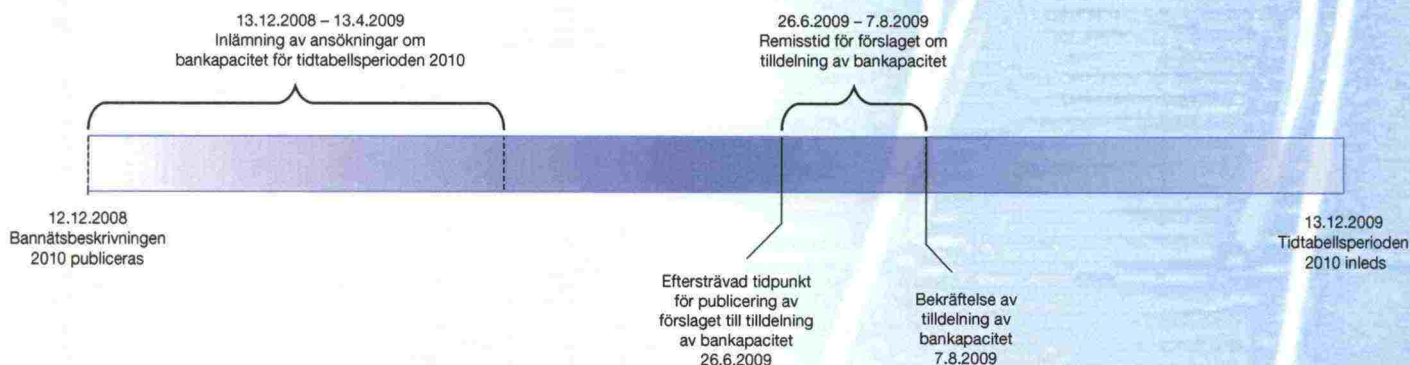


Bild 6. Tidsschema för ansökan om och tilldelning av bankapacitet.

4.3 Tillvägagångstidtabell för ansökan om bankapacitet

4.3.1 Ansökan om bankapacitet för en tidtabellsperiod

Järnvägstrafikens tidtabellsperiod inleds kl. 00.00 natten mellan lördag och söndag under det andra veckoslutet i december varje år och slutar vid samma tidpunkt följande år. Tidtabellsperioden 2010 inleds den 13.12.2009 och slutar den 11.12.2010. På motsvarande sätt inleds tidtabellsperioden 2011 den 12.12.2010 och slutar den 10.12.2011. Den som ansöker om bankapacitet skall ansöka om bankapacitet för respektive tidtabellsperiod tidigast 12 och senast 8 månader innan tidtabellsperioden träder i kraft. En ansökan kan inkludera alla trafikändringar som skall göras under tidtabellsperioden.

Besluten om tilldelning av bankapacitet för regelbunden trafik kan under gällande tidtabellsperiod vid separata tidpunkter ändras för den återstående tidtabellsperioden, förutsatt att ändringen inte påverkar den bankapacitet som beviljats andra järnvägsföretag eller den internationella trafiken inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Tidpunkterna för ändring kan infalla i tidtabellsperiodens början och klockan 00.00 på natten mellan lördag och söndag det veckoslut som följer avslutningen av skolläsåret. Utöver de ovannämnda tidpunkterna kan Banförvaltningscentralen av särskilda skäl besluta om andra tidpunkter för ändring. Vid tidpunkten för publiceringen av nätbeskrivningen har praxis varit att tidpunkterna för ändring inom den regelbundna trafiken har skett med sex veckors mellanrum i genomsnitt. Banförvaltningscentralen meddelar alla järnvägsföretag om de nya tidpunkterna för ändring av bankapacitet för regelbunden trafik. Besluten om tidpunkterna för ändring publiceras även i Finlex på sidan <http://www.finlex.fi>.

Om ändring av bankapaciteten för regelbunden trafik skall ansökas senast fyra veckor före tidpunkten för ändring av bankapaciteten för regelbunden trafik. Om ändringstidpunkten infaller på en helgdag ska ansökan lämnas in den första vardagen efter helgen.

4.3.2 Ansökan om bankapacitet för tillfällig trafik

Sökande av bankapacitet kan hos Banförvaltningscentralen ansöka om bankapacitet oberoende av de fastställda tidsfristerna, om den sökande omgående behöver bankapacitet tillfälligt för en eller flera järnvägslinjer. Om brådsökande bankapacitet kan ansökas för tiden mellan ändringstidpunkterna efter det att ansökningstiden för tidpunkten för ändring av bankapaciteten har löpt ut. För museitrafik kan bankapacitet ansökas om tidigast fyra månader före planerad trafik. Banförvaltningscentralen delger då sitt svar på ansökan om bankapacitet inom fem vardagar efter att ansökan lämnats in.

Närmare ansökningsinstruktioner finns i RHK:s föreskrift på sidan <http://www.rhk.fi>.



Bild 7. Tidpunkterna för ändring av bankapacitet för regelbunden trafik under tidtabellsperioden 2010.

4.4 Tilldelning av bankapacitet

4.4.1 Uppgörande av förslag för tilldelning av bankapacitet

Banförvaltningscentralen upprättar på basis av ansökningarna ett förslag om tilldelning av bankapacitet (i lagen tidtabellsförslag) för följande tidtabellsperiod inom fyra månader efter utgången av tiden för ansökan om bankapacitet. Förvaltarna av det europeiska bannätet har emellertid kommit överens om att högst 2,5 månader skall användas till samordning av ansökningarna om bankapacitet. I förslaget till tilldelning av bankapacitet tas endast in uppgifter om den bankapacitet som föreslås bli beviljad sökanden och endast i den omfattning och med de begränsningar som användningen av bankapaciteten förutsätter för genomförande av trafikledningen.

Förslaget till tilldelning av bankapacitet grundar sig i första hand på att den sökta bankapaciteten beviljas, förutsatt att de mot bankapaciteten svarande tidtabellerna gör det möjligt att bedriva järnvägstrafik i enlighet med de tekniska kraven och säkerhetskraven. Banförvaltningscentralen kan emellertid i syfte att förbättra tilldelningen av bankapacitet erbjuda en sökande sådan bankapacitet som inte väsentligt skiljer sig från den bankapacitet som ansöks. Banförvaltningscentralen kan också låta bli att dela ut bankapacitet, förutsatt att det för tidtabellsperioden behövs reservkapacitet på grund av den prioritetsordning som gäller för järnvägstrafiken.

Banförvaltningscentralen ger tidtabellsförslaget för kännedom till dem som ansökt om bankapacitet inom utsatt tid och bereder sökandena tillfälle att bli hörda. Hörandet sker inom 30 dygn efter att tidtabellsförslaget har givits för kännedom. De kunder som skaffar järnvägstransporttjänster inom godstrafiken och de sammanslutningar som representerar dem som köper järnvägstransporttjänster har rätt att ge utlåtande om tidtabellsförslaget inom tiden för hörande vilken är 30 dygn, som för dessa parter del börjar löpa när ett meddelande om att tidtabellsförslaget färdigställts publiceras i Banförvaltningscentralens bestämmelsesamling.

Samordningsförfarandet avseende bankapacitet för tidtabellsperioden

Om flera sökande har ansökt om samma bankapacitet eller om den bankapacitet som avses i en ansökan påverkar den bankapacitet som har sökts av någon annan sökande, samordnar Banförvaltningscentralen ansökningarna om bankapacitet mellan sökandena. Banförvaltningscentralen kan i så fall erbjuda sökanden sådan bankapacitet som inte väsentligt avviker från den som ansökan gäller.

Om förlikning mellan sökandena inte uppnås när det gäller samordning av bankapacitet, kan Banförvaltningscentralen för upprättande av tidtabellsförslaget i ett enskilt fall avgöra prioriteringsordningen på de grunder som föreskrivs i järnvägslagen. Banförvaltningscentralen avgör det enskilda fallet senast tio dagar efter att förlikningen avslutats.

Bekräftande av förslaget till tilldelning av bankapacitet

Banförvaltningscentralen skall på basis av förslaget till tilldelning av bankapacitet och efter utfrågning av parterna besluta om tilldelningen av bankapacitet på rättvisa och icke-diskriminerande grunder. Banförvaltningscentralen skall samtidigt ta särskild hänsyn till passagerar- och godstrafiken samt banhållningens behov liksom också bannätets effektiva användning. Vid beslutet skall även beaktas den prioritetsordning som gäller vid särskild och överbelastad bankapacitet, om inte bestämmelserna i detta kapitel föranleder annat.

Beviljande av brådiskande bankapacitet

Banförvaltningscentralen beviljar brådiskande bankapacitet efter ansökan (s.k. ad hoc-ansökan), om tillräcklig bankapacitet kan anvisas för det ändamål som anges i ansökan. Om inte specialbestämmelserna i järnvägslagen föranleder annat, skall brådiskande bankapacitet beviljas den första sökanden.

4.4.2 Rättelseyrkande i beslut om bankapacitet

Ett järnvägsföretag kan hos regleringsorganet (Järnvägsverket) söka rättelse i Banförvaltningscentralens beslut beträffande tilldelningen av bankapacitet (se kap. 1.4.3).

4.4.3 Överbelastad bankapacitet och därmed förknippad prioriteringsordning

Prioritetsordningens trafikpolitiska grunder

I regeringens trafikpolitiska redogörelse till riksdagen av den 27.3.2008 redogörs för Finlands trafikpolitiska riktlinjer. Trafikpolitikens största utmaning är att stävja klimatförändringen. Genom att gynna kollektivtrafik och miljövänliga person- och godstrafikformer strävar man efter att främja de klimatomål som ställs på trafiken. Ett annat viktigt mål är att främja Finlands logistiska konkurrenskraft genom att skapa förutsättningar för välfungerande och kostnadseffektiva transporter.

Med spårtrafik kan man energieffektivt och miljövänligt transportera stora mängder passagerare. Det effektiva trafiksystem som spårtrafiken baserar sig på bidrar till en enhetligare samhällsstruktur och regionstruktur i stora stadsregioner och i landet som helhet. Spårtrafikens popularitet kan säkerställas genom att passagerarna erbjuds snabba, regelbundna och exakta tågförbindelser med hjälp av ett trafiksystem som baserar sig på fasta tidtabeller. För att detta system ska fungera krävs det att man på de fullsatta banorna prioriterar snabba persontåg och fjärrtåg i förhållande till annan trafik. I lokaltrafiken ska närtåg prioriteras högre än tåg som stannar med täta mellanrum. Det är även viktigt att säkerställa de snabbgående tågens funktion i den internationella östrafiken, där persontrafiken har en betydande tillväxtpotential. Med tanke på klimatutvecklingen är det viktigt att en stor del av denna tillväxtpotential styrs till miljövänlig spårvägstrafik i stället för till konkurrerande flyg och landsvägstrafik.

Med tanke på godstrafikens miljöpåverkan och Finlands logistiska konkurrenskraft är det viktigt att främja utvecklingen av järnvägstransporternas konkurrenskraft inom basindustrins produkt- och råvarutransporter. Genom att prioritera godståg på de belastade banorna kan man påverka järnvägstransporternas konkurrenskraft samt antalet av och längden på de icke-kommersiella stopp som godstågen gör på banlinjen samt godstågens väntetider på trafikplatserna. Sådana onödiga fördröjningar ökar transporternas kostnader i och med att materiel- och personalrotationen blir långsammare. Onödiga uppehåll ökar också trafikens energiförbrukning och utsläpp. De logistiska fördelar som uppnås genom att man prioriterar godstågen är betydande i fråga om regelbundna och kontinuerliga transporter av heltåg och vagnsgrupper i anknytning till noggrant styrda processer inom industrin. I oregelbunden trafik innebär prioriteringen av tåg inte så stora besparingar.

Betydande nya potentialer inom järnvägstransporterna är långväga, tunna godsströmmar som nuförtiden sköts huvudsakligen som landsvägstransporter. Det är möjligt att flytta över dessa transporter till järnvägarna om man skapar konkurrenskraftiga verksamhetsmöjligheter för kombinerade transporter. Detta förutsätter att det erbjuds tidtabellsmässiga lämpliga, snabba och punktliga godstransporttåg för transporter av släpvagnar och containrar. På de belastade banorna kräver det en hög prioritering av tåg framom annan trafik.

Prioritetsordning som tillämpas i Finland

Banförvaltningscentralen beslutar att en järnvägslinje eller en del av den är överbelastad om en samordning av bankapaciteten mellan överlappande ansökningar misslyckas. Banförvaltningscentralen kan även konstatera att bankapaciteten är överbelastad om det är uppenbart att bankapaciteten kommer att överbelastas under tidtabellperioden.

Överlappande ansökningar kan rangordnas enligt tabell 1. Tanken är att varje tåg under hela sin resa kan definieras med någon av trafiktermerna i tabellen nedan. Trafiktermen i tabellen som hänför sig till ett tåg kan förändras medan tåget är på väg.

Tabell 1. Prioritetsordningen för överbelastad bankapacitet.

Prioritet	Trafik
1.	Synergisk passagerartrafikhelhet ¹
2.a	Snabb passagerartrafik ²
2.b	Transport som är bunden till industriella processer ³
3.a	Närtågstrafik och övrig passagerartrafik
3.b	Övrig regelbunden godstågstrafik
4.	Godstågstrafik som inte har större tidtabellskrav
5.	Övrig trafik ⁴

1 Med synergisk passagerartrafikhelhet avses i passagerartrafiken sådana tåg som utgör ett trafiksystem som producerar klart mervärde för kunderna. Ett sådant system är t.ex. trafik enligt standardtidtabell.

2 Med snabb passagerartrafik avses trafik som till några delar inte hör till ett trafiksystem som medför synergier. Även internationell passagerartrafik kan hör till denna kategori.

3 Med processindustrins transporter avses transporter vilkas direkta slutmål eller startplats är en hamn eller en privat spåranläggning. Transporterna är en väsentlig del av helhetslogistiken. Till denna grupp hör framför allt kombinerade transporter, den kemiska skogsindustrins transporter och transporter till hamnar.

4 Övrig trafik kan vara t.ex. museitrafik eller trafik i anslutning till banarbeten.

Avvikande från den prioritetsordning som anges i beskrivningen av bannätet

Banförvaltningscentralen kan genom ett särskilt beslut om prioritetsordningen avvika från den allmänna prioritetsordning som avses i järnvägslagen och nätbeskrivningen till förmån för en sökande som bedriver internationell trafik eller en sökande som bedriver sådan trafik som upprätthåller eller förbättrar järnvägstransportsystemets eller kollektivtrafikens funktion. Det samma gäller en sökande om avslag av ansökan skulle medföra oskälig olägenhet för sökanden, ett järnvägsföretag, en internationell sammanslutning av järnvägsföretag eller för affärsverksamheten som bedrivs av deras kunder.

4.5 Bankapacitet vid underhåll och banarbeten

Bannätet kan även användas till att flytta maskiner som används inom banhållningen från baserna till arbetsfälten, mellan arbetsfälten och i underhållssyfte. Vissa spår används huvudsakligen för banhållningens behov. En förteckning över dessa spår finns att tillgå på Bandataenheten vid Banförvaltningscentralens Bannätsavdelning. För trafikering utanför det område som reserverats för banhållning krävs enligt järnvägslagen ett trafiktillstånd utfärdat av Banförvaltningscentralen, om trafikering sker i form av tåg- eller banarbetstrafik. Trafiktillståndet beviljas efter ansökan för högst fem år i taget. Förutsättningarna för att trafiktillstånd beviljas är att banhållnings-/banarbetsföretaget har tillräckligt omfattande ansvarsförsäkring och riskhanteringssystem, dess materiel är godkänd av Järnvägsverket och att personalen som sköter trafikeringen har den kompetens som krävs för arbetet. Om trafikering skall dessutom skilt avtalas med Banförvaltningscentralen. Maskiner som används inom banhållningen och därtill hörande personal skall uppfylla kraven i punkterna 2.8 och 2.9.

Vid tidpunkten för publiceringen av nätbeskrivningen utgör bilaga 11 den bästa uppskattningen av vilka banarbeten som påverkar trafiken under tidtabellperioden 2010 och vilka bankapacitetsbehov de i sin tur orsakar banhållningen. Arbetsprogrammet, anpassningen av arbetstidtabellerna och de nödvändiga arbetspassen ändras i och med att finansieringen och planeringen preciseras. Efter att Beskrivningen av bannätet publicerats upprätthåller RHK uppdaterad information om arbetsprogrammet under följande tidtabellperiod och delger regelbundet sökande av bankapacitet information om detta. Före inledningen av följande tidtabellperiod, det vill säga för tidtabellperioden 2010 i december 2009, fattar RHK särskilt beslut om alla banarbeten som väsentligen påverkar trafiken och de nödvändiga arbetspassen i samband med dem.

Efter beslutet kan uppkomma arbetspass i banhållningen eller ändringar av tidigare beslut vid särskilt behov diskuteras separat. Utgångspunkten är att inga arbetspass som kräver trafikomställningar arrangeras, utan arbeten som uppkommer efter beslutet utförs på trafikens villkor (i trafikluckor).

Utöver det ovan beskrivna skall den som behöver utföra ett arbete alltid separat kontakta den regionala trafikplaneringen och i enlighet med RHK:s arbetspassbeslut komma överens om arbetspasset i detalj senast två månader innan arbetet inleds.

Innan arbetet inleds i det överenskomna arbetspasset ska den som utför arbetet ha tillstånd att utföra banarbete och vid behov även till spänningsavbrott.

4.6 Outnyttjad bankapacitet

Banförvaltningscentralen har rätt att återkalla den bankapacitet, eller en del av den, som beviljats en sökande om den sökande under 30 dagar har utnyttjat bankapaciteten mindre än vad den nedan definierade tröskelvärde förutsätter. Tröskelvärde för minsta utnyttjande av bankapaciteten i Finland är i princip 80 %. På banavsnitten Helsingfors–Kervo, Helsingfors–Vandaforsen och Helsingfors–Alberga är tröskelvärde för minsta utnyttjande 95 %.

Banförvaltningscentralen får emellertid inte återkalla bankapaciteten om kapaciteten har blivit outnyttjad på grund av andra än ekonomiska orsaker som inte är beroende av sökanden eller järnvägsföretaget. Banförvaltningscentralen återtar alltid bankapacitet för den tid då ett järnvägsföretag inte innehar säkerhetsintyg för bedrivande av järnvägstrafik.

4.7 Specialtransporter och farliga ämnen

Transport av farliga ämnen behandlas i kapitel 3.4.3 Farliga ämnen. Föreskrifter avseende järnvägstrafik och järnvägsmateriel finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex och på Järnvägsverkets Internetsidor. De övriga anvisningarna finns på Banförvaltningscentralens Internetsidor.

4.8 Åtgärder i händelse av störningar

4.8.1 Principer

Banförvaltningscentralen har rätt att helt eller delvis återkalla bankapacitet på en sådan järnvägslinje som till följd av ett tekniskt fel i bannätet, en olyckshändelse eller ett skadefall tillfälligt tagits ur bruk.

Banförvaltningscentralen skall då i mån av möjlighet erbjuda den som innehar bankapacitet alternativa järnvägslinjer. Banförvaltningscentralen är emellertid inte skyldig att ersätta den som innehar bankapacitet för eventuell skada, såvida man inte avtalat om annat med innehavaren av bankapacitet.

4.8.2 Instruktioner

Banförvaltningscentralen håller på att utarbeta instruktioner för lösning av störningar i trafiken. Instruktionerna finns på RHK:s webbplats på adressen <http://www.rhk.fi>. Banförvaltningscentralen fastställer bestämmelserna för kontroll av störningssituationer. Ett järnvägsföretag kan föreslå egna instruktioner i händelse av störningar som gäller företagets egna tåg. Om ersättningsskyldigheter och olägenheter som har att göra med störningar försöker man förhandla på det sätt Banförvaltningscentralen anvisat.

4.8.3 Sannolika situationer

Vid störningar handlar man enligt Banförvaltningscentralens anvisningar.

4.8.4 Osannolika situationer

Banförvaltningscentralen, järnvägsföretagen och banhållningsföretagen är skyldiga att förbereda sig för olyckor som kan ske på järnvägarna inom deras bransch och verksamhetsområde. Principen är att ett järnvägsföretag och järnvägsentreprenörerna inom en rimlig tid efter att en olycka har skett är beredda att undanröja sin egen materiel och det transporterade godset från banan samt att avhjälpa de skador som förorsakats miljön. För att sköta om saken skall företaget göra upp en plan. De beredskapsåtgärder som ingår i planen skall vara gjorda innan trafikeringen inleds. Företaget själv får stå för de kostnader som uppstår av skapandet och underhållet av beredskapssystemet. De kostnader som orsakas av en olycka uppbärs hos den som orsakat olyckan, i enlighet med skadeståndslagen och lagen om ansvar i spårtrafik.

Banförvaltningscentralen skall vara beredd på att snabbt återställa banan i trafikabelt skick, och inom rimlig tid i sådant skick som motsvarar läget före olyckan. Banförvaltningscentralen överenskommer om saken i samband med ingående av underhållsavtal.

Beroende på kvaliteten och omfattningen av järnvägsföretagets verksamhet beslutar kommunikationsministeriet beslutar separat i detalj, om företagets förpliktelser beträffande förberedelserna för undantagsförhållanden.

5 Tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag

5.1 Introduktion

De rättsliga grunderna för tilldelning av bankapacitet beskrivs i järnvägslagen (555/2006).

Statsrådets förordning om tjänster som erbjuds järnvägsoperatörerna är under beredning. I registret över järnvägstrafikplatser som finns i bannätsbeskrivningen (bilaga 2) beskrivs tjänsterna i anslutning till tillträde till bannätet. Dessa tjänster erbjuds av Banförvaltningscentralen eller någon annan.

5.2 Tjänster som Banförvaltningscentralen erbjuder

Banförvaltningscentralen (RHK) erbjuder järnvägsoperatörerna rätten att mot banavgift använda järnvägslinjer, rangerbangårdar, uppställnings- och lastningsspår och övriga spåranläggningar samt plattformar för persontrafiken i enlighet med den bankapacitet som beviljats dem. RHK erbjuder dessutom tågledning samt passagerarinformations- och stationsutropssystem på de järnvägstrafikplatser som definierats i bannätsbeskrivningen (bilaga 12).

Utnyttjande av bankapacitet inkluderar trafikoperatörens rätt att ansluta sig till RHK:s elöverföringsnät på de i bannätsbeskrivningen definierade elektrifierade banavsnitten för att få ström till drift och annan elförbrukning för rullande materiel. RHK erbjuder dock inte elkraft, utan för detta skall trafikoperatören själv avtala med en elproducent. RHK står inte heller till tjänst med tankningsställen för bränsle.

RHK kan erbjuda trafikoperatörerna tjänster som prissatts på affärsekonomiska grunder bl.a. rätten att använda byggnader och markområden som RHK förfogar över. Användningen av RHK:s tjänster skrivs ned i avtalet parterna emellan om tillträde till bannätet eller i separat hyresavtal.

5.3 Tjänster som erbjuds av andra

Ett järnvägsföretag är skyldigt att erbjuda vissa tjänster inklusive spårförbindelse till en annan aktör som bedriver järnvägstrafik, om endast ett företag erbjuder dessa tjänster och tjänsterna inte i annat fall kan ordnas på ett rimligt sätt. Om tjänsternas tillgänglighet skall förhandlas och om deras utnyttjande avtalas med serviceproducenterna. Serviceproducenten har rätt att ta ut avgifter för sina tjänster. Avgifterna skall vara desamma för alla järnvägsföretag samt rimliga i förhållande till de kostnader som tjänsterna orsakar.

Sådana tjänster kan utgöra bl.a. användningen av följande tjänster:

- Företagets elöverföringsanordningar
- bränsletankningsanordningar
- passagerarstationer
- godstrafikterminaler
- rangerbangårdar
- rangeringsanordningar
- depåsidospår
- utrymme och anordningar för service och underhåll av rörlig materiel
- övrig teknisk utrustning (bl.a. sandningsutrustning, el- och vattenuttag för rörlig materiel, strålningsmätare för vagnarna, anordningar för mätning av cisternvagnarnas påfyllningsgrad, anordningar för vägning av vagnarna och anordningar för testning av bromsar) samt
- utbildningstjänster för personal som arbetar med trafik-säkerhetsuppdrag

6 Banavgiften

6.1 Grunderna för prissättning samt de tjänster som banavgiften inkluderar

Den rättsliga grunden för fastställandet av banavgiften och banskatten beskrivs i järnvägslagen (555/2006), i banskattelagen (605/2003) och i kommunikationsministeriets förordning om banavgiftens grunddel (756/2006).

Till banavgiftens grunddel hör minimipaketet för tillträdestjänster (beskrivs i punkt 5.2) inklusive bantillträdestjänster och spårförbindelser på statens bannät.

6.2 Banavgiftssystemet

Banavgiftssystemet skall ändras. Den grundläggande principen är fortfarande att Banförvaltningscentralen skall av järnvägsoperatörerna på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor uppbära banavgiftens grunddel för minimipaketet för tillträdestjänsterna samt för spårförbindelserna till tjänsterna för utnyttjande av bannätet enligt hur de utnyttjas. Banavgiftens grunddel baserar sig alltid på de kostnader som direkt orsakas av järnvägstrafiken. Banskatten består av miljö- och tilläggsavgifter enligt kapacitets- och banavgiftsdirektivet. I miljöavgiften kan man beakta de kostnader som uppstår av tågets miljöpåverkan. Tilläggsavgift kan uppbäras för att fullständigt täcka kostnaderna som uppkommit i samband med användningen av infrastrukturen. För banavsnittet Kervo–Lahtis uppbärs dessutom investeringsskatt till 31.8.2021 för att täcka de långsiktiga investeringskostnaderna.

6.3 Banavgiftens storlek

Banavgiften består av avgifterna i tabell 2 nedan.

Tabell 2. Banavgiften

Grundavgiften	Godstrafik 0,1227 cent / bruttotonkilometer Persontrafik 0,1189 cent / bruttotonkilometer
Banskatten	Godstrafik - eldriven 0,05 cent / bruttotonkilometer - dieseldriven 0,1 cent / bruttotonkilometer Persontrafik 0,01 cent / bruttotonkilometer
Investeringsskatt (gäller banavsnittet Kervo–Lahtis)	Godstrafik 0,5 cent / bruttotonkilometer Persontrafik 0,5 cent / bruttotonkilometer

6.4 Incitamentssystem för bästa möjliga utförande

I Finland tillämpas inget omfattande incitamentssystem för bästa möjliga utförande. Om bannätets tillgänglighet och om kompensation för avvikelser avtalar i avtalet om utnyttjande av bannätet.

6.5 Ändringar i banavgiften

Banavgiftssystemet förnyas. På sin webbplats redogör Banförvaltningscentralen för principerna för det gällande banavgiftssystemet och banavgiftens storlek.

6.6 Debitering av banavgiften

Banavgiften betalas åt Banförvaltningscentralen enligt debitering för varje kalendermånad i efterskott på basis av de transporter som genomförts.

Banförvaltningscentralen

Administrativa avdelningen/
Ekonomiförvaltningsenheten
PB 185
FI-00101 Helsingfors

Banförvaltningscentralen förutsätter inte några säkerheter för erläggandet av banavgifterna, men banavgifterna och de övriga avgifterna i samband med den kan utmätas utan dom eller beslut.

Index

Ad hoc -ansökan	27
Ansökan om bankapacitet	14, 25-29
Avtal om utnyttjande av bannätet	15
Axeltrycken	21, 97-103
Banarbeten	8, 29, 113-115
Banavgift	32
Bannätet	17-24
Bannätets egenskaper	21
Banskatt	32
Brådskanie bankapacitet	13, 26-27
Elektrifiering	21, 23-24, 95, 105
Farliga ämnen	15, 23, 29
Förslag till fördelning av bankapacitet	27
Förutsättningar för tillgång till bannätet	12-16
Gränsstationer	17
Hastighet	21
Järnvägslinjerna	17-20
Kommunikationsministeriet	9, 12-13, 23, 30, 32
Koncession	13
Lutning	21
Metervikterna	21
Miljöskydd	23-24
Museitrafik	13, 15, 26
Olyckor	22, 30
OSS-verksamhet	8, 10
Prioritetsordning för bankapacitet	28-29
RailNetEurope	8, 10
Ramavtal	15
Regleringsorgan	7, 27
Spårvidd	17
Störningar	30
Säkerhetsintyg	12-14
Säkerhetssystemen	21, 105-109
Särskild bankapacitet	22
TEN-nätet	20
Tilldelning av bankapacitet	25-29
Tjänster	24, 31
Trafikbegränsningar	22-23, 110-114
Trafikledning	11, 15, 21-22, 24
Trafikplatser	13, 17, 19, 34-85
Trafiksäkerhetskommunikation	21-22
Tidtabellsförslag	27
Tidtabellsperiod	3, 7, 25-26
Utvecklingsplaner för bannätet	24
Överbelastad bankapacitet	28-29

Bilaga 1

Infrastrukturregister

Anteckningar:

On	"ja"
—	"nej"
AC2	elektrifieringssystem 25 kV / 50 Hz
ATP-VR/RHK	Automatisk tågkontroll

Kolumnerna i tabellen:

- Knutpunkt i bannätet – trafikplats där spårtrafiken kan ändra rutt.
- Banans längd utgör avståndet mellan bannätets knutpunkter.
- Största lutning anger den största lutningen på ett 1200 meter långt avsnitt.
- Elektrifieringssystem anger elektrifierade bansträckor.
- Linjeblockerad eller fjärrstyrd sträcka anger vilka bansträckor som är försedda med automatiskt signalsystem.
- Automatisk tågkontroll anger vilka bansträckor som är utrustade med ATC.
- ERTMS anger huruvida bansträckan är försedd med sam-europeiskt signalsystem och radionätet GSM-R.
- ATC-kodning av lutande tåg anger vilka bandelar som utrustats med ATC så att man med lutande tåg kan köra med högre hastighet i kurvor än med andra tåg.
- Radiosystem anger vilken typ av analog (Linjeradio) eller digital (GSM-R) kommunikationutrustning som är i bruk mellan föraren och trafikledningen.

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määäävä kaltevuus	Sähköistys- järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulun- valvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radio- järjestelmä
Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd	Största lutningen	Elektrifie- rings-systemet	Linjeblockerad eller radiostyrd sträcka	Automatisk tågkontrol	ATP	ATC-kodning av lutande tåg	Radio system
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line [km]	Max. gradient ‰	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP	ATP	ATP-coding for tilting trains	Radio system
<i>Helsinki asema</i>	<i>Kerava asema</i>	29	10	AC2	On	ATP-VR/RHK		On	GSM-R/Linjaradio
<i>Kerava asema</i>	<i>Hyvinkää</i>	29	10	AC2	On	ATP-VR/RHK		On	GSM-R/Linjaradio
<i>Hyvinkää</i>	<i>Riihimäki asema</i>	12	10	AC2	On	ATP-VR/RHK		On	GSM-R/Linjaradio
<i>Kerava asema</i>	<i>Vuosaari</i>	21	10	AC2	On	ATP-VR/RHK		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Kerava asema</i>	<i>Sköldvik</i>	27	10	AC2	On	ATP-VR/RHK		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Kerava asema</i>	<i>Hakosilta</i>	65	10	AC2	On	ATP-VR/RHK		On	GSM-R/Linjaradio
<i>Hyvinkää</i>	<i>Lohja</i>	64	10	—	—	ATP-VR/RHK		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Lohja</i>	<i>Karjaa</i>	35	10	—	—	ATP-VR/RHK		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Lohja</i>	<i>Lohjanjärvi</i>	4	16,5	—	—	—		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Helsinki asema</i>	<i>Huopalahti</i>	6	10	AC2	On	ATP-VR/RHK		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Huopalahti</i>	<i>Vantaankoski</i>	9	20	AC2	On	ATP-VR/RHK		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Huopalahti</i>	<i>Kirkkonummi</i>	31	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Kirkkonummi</i>	<i>Karjaa</i>	49	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK		On	GSM-R/Linjaradio
<i>Karjaa</i>	<i>Hanko asema</i>	50	10	—	On	ATP-VR/RHK		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Karjaa</i>	<i>Turku asema</i>	107	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK		On	GSM-R/Linjaradio
<i>Turku asema</i>	<i>Turku satama</i>	3	10	AC2	On	ATP-VR/RHK		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Turku tavara</i>	<i>Turku Viheräinen</i>	9	10	—	On	—		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Riihimäki asema</i>	<i>Toijala</i>	76	10	AC2	On	ATP-VR/RHK		On	GSM-R/Linjaradio
<i>Toijala</i>	<i>Turku asema</i>	128	10	AC2	On	ATP-VR/RHK		On	GSM-R/Linjaradio
<i>Toijala</i>	<i>Tampere asema</i>	40	10	AC2	On	ATP-VR/RHK		On	GSM-R/Linjaradio
<i>Toijala</i>	<i>Valkeakoski</i>	18	10	—	—	—		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Turku asema</i>	<i>Raisio</i>	8	10	—	On	ATP-VR/RHK		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Raisio</i>	<i>Naantali</i>	6	10	—	—	—		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Raisio</i>	<i>Uusikaupunki</i>	57	10	—	On	ATP-VR/RHK		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Uusikaupunki</i>	<i>Hangonsaari</i>	3	11,5	—	—	—		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Tampere asema</i>	<i>Lielähti</i>	6	10	AC2	On	ATP-VR/RHK		On	GSM-R/Linjaradio
<i>Lielähti</i>	<i>Kokemäki</i>	91	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK		On	GSM-R/Linjaradio
<i>Kokemäki</i>	<i>Kiukainen</i>	13	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Kiukainen</i>	<i>Rauma</i>	34	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Kiukainen</i>	<i>Säkylä</i>	19	12,5	—	—	—		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Kokemäki</i>	<i>Pori</i>	38	10	AC2	On	ATP-VR/RHK		—	Linjaradio
<i>Pori</i>	<i>Mäntyluoto</i>	21	10	—	—	—		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Pori</i>	<i>Ruosniemi</i>	8	10	—	—	—		—	GSM-R/Linjaradio
<i>Mäntyluoto</i>	<i>Tahkoluoto</i>	11	10	—	—	—		—	GSM-R/Linjaradio

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys- järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulun- valvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radio- järjestelmä
Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd	Största lutningen	Elektrifie- rings-systemet	Linjeblockerad eller radiostyrd sträcka	Automatisk tågkontroll		ATC-kodning av lutande tåg	Radio system
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line [km]	Max. gradient ‰	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	Radio system
Lielaihti	Parkano	69	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	GSM-R/Linjaradio
Ninisalo	Parkano	42	10	—	—	—	—	—	—
Parkano	Kihniö	17	10	—	—	—	—	—	—
Parkano	<i>Seinäjoki asema</i>	84	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	GSM-R/Linjaradio
<i>Riihimäki asema</i>	Hakosilta	48	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Hakosilta	Lahti	11	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	GSM-R/Linjaradio
Lahti	Loviisan satama	77	12,7	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lahti	Heinola	38	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lahti	Mukkula	7	15	—	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
Lahti	<i>Kouvola asema</i>	61	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
<i>Kouvola asema</i>	Luumäki	59	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
<i>Kouvola asema</i>	Juurikorpi	33	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Juurikorpi	<i>Kotka asema</i>	18	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
<i>Kotka asema</i>	<i>Kotkan satama</i>	1	—	AC2	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
<i>Paimenportti</i>	<i>Kotka Mussalo</i>	5	10	AC2	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
Juurikorpi	Hamina	19	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
<i>Kouvola asema</i>	Kuusankoski	10	10	AC2	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
<i>Kouvola asema</i>	Mynttilä	86	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	GSM-R/Linjaradio
Mynttilä	Ristiina	21	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Mynttilä	Otava	20	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	GSM-R/Linjaradio
Otava	Otavan satama	2	22,5	—	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
Otava	<i>Pieksämäki asema</i>	86	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	GSM-R/Linjaradio
Luumäki	<i>Vainikkala asema</i>	33	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Luumäki	Lappeenranta	27	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Lappeenranta	Mustolan satama	18	10	—	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
Lappeenranta	<i>Imatra tavara</i>	39	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	GSM-R/Linjaradio
<i>Imatra tavara</i>	Imatrankoski-raja	10	12,5	—	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
<i>Pieksämäki asema</i>	Parikkala	60	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	GSM-R/Linjaradio
Huutokoski	Huutokoski	31	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Savonlinna	Savonlinna	75	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Parikkala	Parikkala	59	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Niirala-raja	Säkäniemi	93	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Säkäniemi	Säkäniemi	33	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
	<i>Joensuu asema</i>	37	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määäävä kaltevuus	Sähköistys- järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulun- valvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radio- järjestelmä
Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd	Största lutningen	Elektrifie- rings-systemet	Linjeblockerad eller radiostyrd sträcka	Automatisk tågkontrol		ATC-kodning av lutande tåg	Radio system
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line [km]	Max. gradient ‰	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	Radio system
Joensuu asema Joensuu asema	Ilomantsi	71	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
	Viinijärvi	32	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
	Varkaus	18	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
	Kommilla	6	10	—	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
Joensuu asema	Viinijärvi	101	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
	Uimaharju	50	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
	Liekka	54	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
	Pankakoski	6	10	—	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
Liekka	Nurmes	56	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
	Vuokatti	85	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
	Lahnaslampi	12	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
	Kontiomäki	24	10	—	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
Pieksämäki asema	Suonenjoki	38	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
	Iisvesi	6	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
	Siiinjärvi	76	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
	Siiinjärvi	112	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Siiinjärvi	Iisalmi	60	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
	Murtomäki	62	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	GSM-R/Linjaradio
	Otanmäki	25	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
	Talvivaara	24	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R
Murtomäki	Kontiomäki	46	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	GSM-R/Linjaradio
	Vartius	95	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
	Vartius-raja	2	12,5	—	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
	Pesikylä	74	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Pesikylä	Ammänsaari	18	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
	Orivesi	40	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	GSM-R/Linjaradio
	Vilppula	47	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
	Mänttä	8	12	—	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
Haapamäki	Haapamäki	26	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
	Seinäjoen asema	118	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
	Jyväskylä	77	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
	Jämsä	56	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Orivesi	Jämsä	7	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	On	GSM-R/Linjaradio
	Kaipola	4	12,5	—	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
	Jämsänkoski	4	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	GSM-R/Linjaradio
	Jämsä	4	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	GSM-R/Linjaradio

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys- järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulun- valvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radio- järjestelmä
Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd	Största lutningen	Elektrifie- rings-systemet	Linjeblockerad eller radiostyrd sträcka	Automatisk tågkontrol		ATC-kodning av lutande tåg	Radio system
Trafic operating point (Node of the network)	Trafic operating point (Node of the network)	Length of line [km]	Max. gradient ‰	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	Radio system
Jämsänkoski	Jyväskylä	52	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Jyväskylä	Äänekoski	47	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Äänekoski	Haapajärvi	164	10	—	—	—	—	—	—
Jyväskylä	Pieksämäki asema	80	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	On	On	GSM-R/Linjaradio
Seinäjoki asema	Kaskinen	112	10	—	—	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Seinäjoki asema	Vaasa	75	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Vaasa	Vaskiluoto	5	10	—	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
Ilalampi	Pyhäkumpu erkanemisvaihte	63	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Pyhäkumpu erkanemisvaihte	Pyhäkumpu	3	7,5	—	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
Pyhäkumpu erkanemisvaihte	Haapajärvi	36	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Haapajärvi	Ylivieska	55	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Seinäjoki asema	Pännäinen	101	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	GSM-R/Linjaradio
Pännäinen	Alholma	14	10	—	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
Pännäinen	Kokkola	33	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	GSM-R/Linjaradio
Kokkola	Ykspihlaja	5	10	—	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
Kokkola	Ylivieska	79	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	GSM-R/Linjaradio
Ylivieska	Tuomioja	68	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	GSM-R/Linjaradio
Tuomioja	Raahе	28	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Raahе	Rautaruukki	9	10	AC2	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
Tuomioja	Oulu asema	54	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	GSM-R/Linjaradio
Oulu asema	Kontiomäki	166	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Oulu asema	Kemi	105	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Kemi	Ajos	9	10	—	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
Kemi	Laurila	7	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Laurila	Tornio	19	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Laurila	Rovaniemi	106	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Rovaniemi	Kemijärvi	85	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio
Kemijärvi	Isokylä	7	12,5	—	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
Isokylä	Kelloseikä	72	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Tornio	Tornio-raja	3	4	—	—	—	—	—	Linjaradio
Tornio	Röyttä	8	10	—	—	—	—	—	GSM-R/Linjaradio
Tornio	Kolari	183	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	GSM-R/Linjaradio

Bilaga 2

Trafikplatsregister

Teckenförklaringar

() i perrongkolumnerna	RHK underhåller ej perrongen
K	Ja
Y	Ja, privat
K i trafikledningskolumnerna	Fjärrstyrd
M i trafikledningskolumnerna	Manuell

Kolumnerna i tabellen

- **Trafikplatsens namn** är det officiella namnet som används i samband med trafiksäkerhetsuppgifter.
- **Det andra namnet** är trafikplatsens namn på Finlands andra officiella språk. Det andra namnet är i allmänhet svenskt, endast i Sköldvik är det finska namnet Kilpilahti undantagsvis det andra namnet på grund av ortens nuvarande språkförhållanden.
- **Km Helsingfors** anger trafikplatsens avstånd från Helsingfors gamla, vid det här laget rivna stationsbyggnad, uppmätt enligt bankilometersystemet. Enligt detta system har alla element på banan upprättats.
- **Kommun** är den kommun där trafikplatsen är belägen.
- **Trafikledning anger** om det tekniskt sett är möjligt att leda tågtrafiken manuellt eller fjärrstyrt. Kolumnen anger inte att trafikledningstjänster regelbundet finns att tillgå.
- **Privata spåranläggningar** anger att det på trafikplatsen finns minst en anslutning till ett spår i privat (alla utom RHK) ägo eller administration.
- **Möjlighet till växlingsarbete** anger att spåranläggningarna på trafikplatsen har en sådan form att det går att byta lok till andra ändan av vagnskön, utan att växlingsrörelsen behöver gå via huvudspåret som korsar trafikplatsen.
- **Kortaste och längsta perronglängd** anger persontrafikperrongernas kortaste respektive längsta längd på trafikplatsen. Ett persontåg bör inte vara längre än den perrong som det stannar vid. Om perrongens längd står inom parentes (), betyder det att perrongen inte underhålls av RHK och att trafikeringen sker på trafikutövarns ansvar.
- **Perronghöjd** anger persontrafikperrongernas formella höjd räknat från rälsytan.
- **Dimensionerande spårlängd** anger det längsta spåret på trafikplatsen näst efter huvudspåret. Spårlängden är uppmätt så att den gäller i vardera färdriktningen.

- **Tillgång till elström** anger på vilken trafikplats det finns tillgång till 400 V eller 1500 V elström, närmast för matning av el till vagnar eller arbetsmaskiner.
- **Sidoperrong** anger på vilka trafikplatser det är möjligt att lasta en godsvagn från vagnens sida samt längsta perronglängden på trafikplatsen.
- **Perrong i ändan av banan** anger på vilka trafikplatser det är möjligt att lasta en godsvagn från vagnens ända (kombinerade transporter).
- **Lastning i samma plan** anger på vilka trafikplatser det finns plats att utföra lastning av godsvagnar i samma plan som spåret. Ett typiskt exempel är lastning av råvirke från bil eller bangårdens mellanlager i öppen godsvagn.
- **Lyftkran** anger på vilka trafikplatser det är möjligt att använda lyftkran för lastning av vagnar samt lyftkranens maximala bärkraft. Banförvaltningscentralen erbjuder inte servicen i fråga.
- **Bränsle** anger på vilka trafikplatser det finns bränsledistribution. Banförvaltningscentralen erbjuder inte servicen i fråga.
- **Persontrafik** anger på vilka trafikplatser det finns möjlighet att idka persontrafik.
- **Godstrafik** anger på vilka trafikplatser det finns möjlighet att idka godstrafik.

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Ahvenus		Ahv	270+960	Lielähti – Kokenmäki	Kokemäki	K		
Airaksela		Arl	436+985	Pieksämäki – Kontiomäki	Kuopio	K	K	K
Aittaluoto		Atl	328+220	Pori – Ruosniemi	Pori		K	
Ajos		Ajo	867+100	Kemi – Ajos	Kemi		K	K
Alapitkä		Apt	505+840	Pieksämäki – Kontiomäki	Lapinlahti	K		K
Alavus		Alv	373+445	Orivesi – Seinäjoki	Alavus			K
Alholma	Alholmen	Alh	532+570	Pietarsaari – Alholma	Pietarsaari		K	K
Alvajärvi		Avi	551+031	Äänekoski – Haapajärvi	Pihtipudas			
Arola		Aro	707+668	Kontiomäki – Vartiuss-raja	Hyyrynsalmi	K		K
Dragsvik		Dra	171+180	Karjaa – Hanko	Raasepori	K		
Dynamittivaihde		Dmv	199+185	Karjaa – Hanko	Hanko		K	K
Elijärvi		Eli	870+536	Lautiosaari – Elijärvi	Keminmaa		K	K
Eläimpuisto-Zoo		Epz	338+751	Orivesi – Seinäjoki	Ähtäri			
Eno		Eno	660+170	Joensuu – Nurmes	Joensuu	K		
Ervelä		Erv	118+777	Helsinki – Turku satama	Salo	K		
Eskola		Ela	603+762	Seinäjoki – Oulu	Kannus	K		
Espoo		Epo	20+600	Helsinki – Turku satama	Espoo	K		
Esso	Esbo	Esso	267+417	Uusikaupunki – Hangonsaari	Uusikaupunki		K	
Haapajärvi		Hpj	649+205	Ilalmi – Ylivieska	Haapajärvi	K	K	K
Haapakoski		Hps	393+454	Pieksämäki – Kontiomäki	Pieksämäki	K	K	K
Haapamäen kylästämo		Hmk	304+940	Orivesi – Seinäjoki	Keuruu		K	
Haapamäki		Hpk	300+235	Orivesi – Seinäjoki	Keuruu	K	K	K
Haarajoki		Haa	39+567	Kerava – Hakosilta	Järvenpää	K		
Hakosilta		Hlt	119+540	Riihimäki – Kouvola	Hollola	K		
Hamina	Fredrikshamn	Hma	243+646	Juurikorpi – Hamina	Hamina	M	K	K
Hammaslahti		Hsl	602+199	Kouvola – Joensuu	Joensuu	K		K
Hanala	Hanaböle	Hna	21+394	Helsinki – Riihimäki	Vantaa	K		

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Hangonsaari		Hgs	269+655	Uusikaupunki – Hangonsaari	Uusikaupunki		K	K
Hanhikoski		Hnh	1047+083	Laurila – Kemijärvi	Kemijärvi			
Hankasalmi		Hks	418+089	Jyväskylä – Pieksämäki	Hankasalmi	K	K	K
HANKO		Han		Karjaa – Hanko		M		
<i>Hanko asema</i>	<i>Hangö</i>	Hnk	207+119	Karjaa – Hanko	Hanko		K	K
<i>Hanko-Pohjoinen</i>	<i>Hangö Norra</i>	Hkp	205+935	Karjaa – Hanko	Hanko			
<i>Hanko tavara</i>		Hnkt	206+350	Karjaa – Hanko	Hanko			K
Harjavalta		Hva	295+542	Kokemäki – Pori	Harjavalta	K	K	K
Harju		Hj	201+643	Kouvola – Pieksämäki	Kouvola	K		K
Harviaala		Hrv	99+456	Riihimäki – Tampere	Janakkala	K		
Haukipudas		Hd	775+159	Oulu – Laurila	Haukipudas	K		
Haukivuori		Hau	344+442	Kouvola – Pieksämäki	Mikkeli	K	K	K
HAUSJÄRVI		Hjr		Riihimäki – Kouvola		K		
<i>Hausjärvi tavara</i>		Has	86+210	Riihimäki – Kouvola	Hausjärvi			K
<i>Oitti</i>		Oi	86+809	Riihimäki – Kouvola	Hausjärvi			
Haviseva		Hvs	208+135	Tampere – Jyväskylä	Kangasala			
Heikkilä		Hek	34+856	Helsinki – Turku satama	Kirkkonummi	K		
Heinola		Ha	167+607	Lahti – Heinola	Heinola	M	K	
Heinoo		Hno	237+965	Lielanti – Kokemäki	Sastamala	K		
Heinävaara		Häv	648+408	Joensuu – Ilomantsi	Joensuu			K
Heinävesi		Hnv	468+135	Pieksämäki – Joensuu	Heinävesi	K		
HELSINKI		Hel		Helsinki – Turku satama		M		
<i>Helsinki asema</i>	<i>Helsingfors</i>	Hki	0+159	Helsinki – Turku satama	Helsinki			K
<i>Helsinki Kivihaka</i>	<i>Helsingfors Stenhagen</i>	Khk	4+701	Helsinki – Turku satama	Helsinki			
<i>Ilmala asema</i>		lla	4+434	Helsinki – Turku satama	Helsinki			
<i>Ilmala ratapiha</i>		llr	4+950	Helsinki – Riihimäki	Helsinki		K	K
<i>Käpylä</i>	<i>Kottby</i>	Käp	5+840	Helsinki – Riihimäki	Helsinki			

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåraniläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Oulunkylä <i>Pasila alapiha</i> <i>Pasila asema</i> <i>Pasila tavarä</i>	Äggelby	Olk	7+399	Helsinki – Riihimäki	Helsinki		K	
	Böle	Psia	3+193	Helsinki – Riihimäki	Helsinki			
		Psi	3+230	Helsinki – Riihimäki	Helsinki		K	
		Psit	4+748	Helsinki – Riihimäki	Helsinki		K	K
Herrala	Sandkulla	Hr	115+790	Riihimäki – Kouvola	Hollola			
Hiekkaharju		Hkh	17+109	Helsinki – Riihimäki	Vantaa			
Hiirola		Hir	318+957	Kouvola – Pieksämäki	Mikkeli	K		
Hikiä		Hk	79+743	Riihimäki – Kouvola	Hausjärvi		K	
Hiliosensalmi		Hls	233+344	Kouvola – Pieksämäki	Kouvola	K		
Hirvineva		Hvn	715+500	Seinäjoeki – Oulu	Liminka	K		K
Humppila		Hp	188+778	Toijala – Turku	Humppila	K	K	K
Huopalahti	Hoplax	Hpl	6+375	Helsinki – Turku satama	Helsinki	K		
Huutokoski		Hko	406+988	Pieksämäki – Joensuu	Joroinen	K		
Hyrynsalmi		Hys	704+601	Kontiomäki – Ämmänsaari	Hyrynsalmi		K	K
Hyvinkää	Hyvinge	Hy	58+792	Helsinki – Riihimäki	Hyvinkää	K	K	K
Hämeenlinna	Tavastehus	Hl	107+559	Riihimäki – Tampere	Hämeenlinna	K	K	K
Härmä		Hm	472+940	Seinäjoeki – Oulu	Kauhava	K		
Höljäkkä		Höl	765+261	Joensuu – Nurmes	Nurmes		K	
li		li	789+165	Oulu – Laurila	li	K		
Isalmen teollisuuskylä		ltk	553+182	Isalmi – Ylivieska	Isalmi		K	
Isalmen teollisuusraiteet	Keveli	ltr	548+611	Pieksämäki – Kontiomäki	Isalmi		K	
Isalmi	Idensalmi	llm	550+360	Pieksämäki – Kontiomäki	Isalmi	M	K	K
Iisvesi		lsv	420+127	Suonenjoki – Iisvesi	Suonenjoki		K	
Iittala		lta	129+286	Riihimäki – Tampere	Hämeenlinna			
Ilmajoki		llj	434+494	Seinäjoeki – Kaskinen	Ilmajoki		K	
Ilomantsi	Ilomants	llo	695+203	Joensuu – Ilomantsi	Ilomantsi	M	K	K
IMATRA		lma		Kouvola – Joensuu		M		
Imatra asema		lmr	323+977	Kouvola – Joensuu	Imatra			

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
<i>Imatra tavara</i>		Imt	326+542	Kouvola – Joensuu	Imatra		K	K
<i>Imatrankoski</i>		Imk	331+267	Imatra tavara– Imatrankoski-raja	Imatra		K	K
<i>Pelkola</i>		Pa	335+672	Imatra tavara– Imatrankoski-raja	Imatra		K	K
Imatrankoski-raja		Imkr	337+095	Imatra tavara– Imatrankoski-raja	Imatra	K		
Inha		In	341+367	Orivesi – Seinäjoki	Ähtäri			
Inkeroinen		lkr	212+781	Kouvola – Kotka	Kouvola	K	K	
Inkoo	Ingå	lko	70+620	Helsinki – Turku satama	Inkoo	K		
Isokangas		lsg	431+759	Niinisalo – Parkano – Kihniö	Parkano		K	
Isokylä		lkä	1062+829	Kemijärvi – Kelloselkä	Kemijärvi		K	
Isokyrö	Storkyro	lky	447+488	Seinäjoki – Vaasa	Isokyrö	K		
Jalasjärvi		Jal	309+871	Tampere – Seinäjoki	Jalasjärvi	K		
Jepua	Jeppo	Jpa	495+784	Seinäjoki – Oulu	Uusikaarlepyy	K		
JOENSUU		Joe		Kouvola – Joensuu		M		
<i>Joensuu asema</i>		Jns	624+313	Kouvola – Joensuu	Joensuu		K	K
<i>Joensuu Peltola</i>		Plt	623+540	Kouvola – Joensuu	Joensuu		K	K
<i>Joensuu Sulkulahti</i>		Sul	622+650	Kouvola – Joensuu	Joensuu			K
Jokela		Jk	47+937	Helsinki – Riihimäki	Tuusula		K	
Joroinen	Jorois	Jor	414+617	Huutokoski – Savonlinna	Joroinen	K	K	
Jorvas		Jrs	32+322	Helsinki – Turku satama	Kirkkonummi			
Joutseno		Jts	305+826	Kouvola – Joensuu	Lappeenranta	K	K	K
Joutsijärvi		Jsj	1082+855	Kemijärvi – Kelloselkä	Kemijärvi		K	
Juankoski		Jki	531+995	Sillinjärvi – Viinijärvi	Juankoski	K	K	
Jukajärvi		Jkj	637+876	Joensuu – Ilomantsi	Joensuu			
Juttila		Jut	94+620	Riihimäki – Kouvola	Kärkölä	K		
Juupajoki		Jj	246+580	Orivesi – Seinäjoki	Juupajoki			
Juurikorpi		Jri	224+898	Kouvola – Kotka	Kotka	K		
Jyränkö		Jyr	165+774	Lahti – Heinola	Heinola			

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Jyväskylä		Jy	340+970	Tampere – Jyväskylä	Jyväskylä	K	K	K
Jämsä		Jäs	284+084	Tampere – Jyväskylä	Jämsä	K		K
Jämsänkoski		Jsk	287+917	Tampere – Jyväskylä	Jämsä	K	K	K
Järvelä		Jr	103+596	Riihimäki – Kouvola	Kärkölä	K	K	K
JÄRVENPÄÄ		Jvp		Helsinki – Riihimäki		K		
<i>Järvenpää asema</i>	<i>Träskända</i>	Jp	36+786	Helsinki – Riihimäki	Järvenpää			
<i>Saunakallio</i>		Sau	38+846	Helsinki – Riihimäki	Järvenpää		K	K
<i>Purola</i>		Pur	40+533	Helsinki – Riihimäki	Järvenpää	K		
Kaipainen		Kpa	214+451	Kouvola – Joensuu	Kouvola	M	K	K
Kaipola		Kla	290+303	Jämsä – Kaipola	Jämsä		K	K
Kairokoski		Kko	423+184	Niinisalo – Parkano – Kihniö	Parkano			
Kartjärvi		Kjr	226+912	Kouvola – Joensuu	Luumäki	M		
Kajaani	Kajana	Kaj	633+491	Pieksämäki – Kontiomäki	Kajaani	K	K	K
Kaleton		Ktn	320+875	Haapamäki – Jyväskylä	Keuruu			
Kalkku		Kau	199+471	Lielähti – Kokemäki	Tampere		K	
Kalliovarasto		Kao	644+770	Pieksämäki – Kontiomäki	Kajaani		K	
Kallistahti		Kll	465+822	Huutokoski – Savonlinna	Savonlinna			
Kalvitsa		Ksa	330+634	Kouvola – Pieksämäki	Mikkeli	K		
Kangas		Kgs	642+466	Seinäjohti – Oulu	Ylivieska	K		K
Kannelmäki		Kan	9+300	Huopalahti – Vantaankoski	Helsinki	K		
Kannonkoski	Gamlas	Ksi	488+694	Äänekoski – Haapajärvi	Kannonkoski			
Kannus		Kns	591+582	Seinäjohti – Oulu	Kannus	K		K
Karhejärvi		Krr	224+902	Tampere – Seinäjoki	Ylöjärvi	K		
Karhukangas		Khg	621+508	Seinäjohti – Oulu	Ylivieska	K		
Karjaa	Karis	Kr	157+817	Hyvinkää – Karjaa	Raasepori	K	K	K
Karkku		Kru	230+733	Lielähti – Kokemäki	Sastamala	K		
Karviainen		Kar	247+320	Toijala – Turku	Aura	K		

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåraneläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Kaskinen	Kaskö	Ksk	530+522	Seinäjäoki – Kaskinen	Kaskinen	M	K	
Kattilaharju		Kth	205+556	Kouvola – Joensuu	Kouvola	K		
Kauhajoki		Kji	472+720	Seinäjäoki – Kaskinen	Kauhajoki		K	
Kauhava		Kha	455+728	Seinäjäoki – Oulu	Kauhava	K	K	K
KAUKLAHTI		Kal		Helsinki – Turku satama		K		
<i>Kauklahti asema</i>		Klh	24+277	Helsinki – Turku satama	Espoo			K
<i>Mankki</i>	<i>Mankby</i>	Mnk	25+401	Helsinki – Turku satama	Kirkkonummi		K	
Kaulinranta		Klr	963+350	Tornio – Kolari	Ylitornio	K		
Kauniainen		Kni	16+054	Helsinki – Turku satama	Kauniainen	K	K	K
Kauppiannmäki		Kpl	568+751	Pieksämäki – Kontiomäki	Ilalmi			
Kausala		Ka	169+436	Riihimäki – Kouvola	Ilitti			
Kauttua		Ktu	310+423	Kuukainen – Säkölä	Eura			K
Keitelelohja		Ktp	519+256	Äänekoski – Haapajärvi	Vitasaari			
Kekomäki		Kek	79+288	Riihimäki – Kouvola	Hausjärvi	K		
Keijo		Kej	336+703	Tampere – Jyväskylä	Jyväskylä			
Kelkkämäki		Klk	399+992	Jyväskylä – Pieksämäki	Laukaa		K	
Kelloselkä		Kls	1135+115	Kemijärvi – Kelloiselkä	Salla			K
Kemi		Kem	858+300	Oulu – Laurila	Kemi	K	K	K
Kemijärvi		Kjä	1056+399	Laurila – Kemijärvi	Kemijärvi	K	K	K
Kemira		Ker	495+600	Siiinjärvi – Viinijärvi	Siiinjärvi		K	
Kempele		Kml	741+075	Seinäjäoki – Oulu	Kempele	K		
Kera		Kea	14+536	Helsinki – Turku satama	Espoo			
KERAVA		Kev		Helsinki – Riihimäki		K		
<i>Kerava asema</i>	<i>Kervo</i>	Ke	28+869	Helsinki – Riihimäki	Kerava		K	K
<i>Kytömaa</i>		Kyt	31+274	Helsinki – Riihimäki	Kerava			
Kerimäki		Kia	495+531	Savonlinna – Parikkala	Kerimäki	K	K	K
Kesälahti		Kti	428+003	Kouvola – Joensuu	Kesälahti	K	K	

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Keuruu		Keu	316+041	Haapamäki – Jyväskylä	Keuruu	K		
Kihniö		Kiö	444+460	Niinisalo – Parkano – Kihniö	Kihniö			
Kiiala	Kiiala	Kia	60+013	Olli – Porvoo	Porvoo			
Kilo		Kil	13+035	Helsinki – Turku satama	Espoo			
Kilpua		Kua	668+910	Seinäjoeki – Oulu	Oulainen	K		
Kinahmi		Knh	508+922	Siiinjärvi – Vinjjarvi	Nilsia		K	
Kinni		Kii	247+982	Kouvola – Pieksämäki	Mäntyharju	K		
Kirkkonummi	Kyrkslätt	Kkn	37+503	Helsinki – Turku satama	Kirkkonummi	K		K
Kirkniemi	Gerknäs	Krn	136+261	Hyvinkää – Karjaa	Lohja	K	K	K
Kitee		Kit	460+016	Kouvola – Joensuu	Kitee	K	K	K
Kiukainen		Kn	297+395	Kokemäki – Rauma	Eura	K		
Kiuruvesi		Krv	583+985	Isalmi – Ylivieska	Kiuruvesi	K	K	K
Kivesjärvi		Kvj	878+146	Oulu – Kontiomäki	Paltamo	K		
Kohtavaara		Koh	775+927	Joensuu – Nurmee	Nurmes			
Koivu		Kvu	923+373	Laurila – Kemijärvi	Tervola	K		
Koivuhovi	Björkgård	Kvh	17+861	Helsinki – Turku satama	Espoo			
Koivukylä	Björkby	Kvy	19+440	Helsinki – Riihimäki	Vantaa			
Kokemäki	Kumo	Kki	284+442	Lielanti – Kokemäki	Kokemäki	K		K
Kokkola	Karleby	Kok	551+441	Seinäjoeki – Oulu	Kokkola	K	K	K
Kolari		Kli	1067+206	Tornio – Kolari	Kolari	K	K	K
Kolho		Klo	286+265	Orivesi – Seinäjoki	Vilppula		K	K
Kolppi	Källby	Kpi	525+100	Seinäjoeki – Oulu	Pedersöre	K	K	K
Kommila		Kmm	429+700	Varkaus – Kommila	Varkaus		K	
Komu		Kom	607+174	Isalmi – Ylivieska	Pyhäjärvi		K	
Kontiolanti		Khi	640+295	Joensuu – Nurmes	Kontiolanti	K		
Kontiomäki		Kon	658+786	Pieksämäki – Kontiomäki	Paltamo	K	K	K
Kopnäs		Kop	203+540	Karjaa – Hanko	Hanko		K	

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Koria		Kra	185+440	Riihimäki – Kouvola	Kouvola		K	K
Korkeakoski		Kas	247+910	Orivesi – Seinäjoki	Juupajoki	K	K	K
Korso		Krs	22+669	Helsinki – Riihimäki	Vantaa	K		
Korvensuo		Ksu	50+500	Kerava – Hakosilta	Mäntsälä	K		
Koskenkorva		Kos	442+447	Seinäjoki – Kaskinen	Ilmajoki		K	
Kotavaara		Ktv	1064+700	Laurila – Kelloselkä	Kemijärvi	K		
KOTKA		Kot		Kouvola – Kotka		M		
Kotka asema		Kta	242+775	Kouvola – Kotka	Kotka		K	K
Kotka Hovinsaari		Hos	240+400	Kouvola – Kotka	Kotka		K	
Kotkan satama		Kts	243+579	Kouvola – Kotka	Kotka		K	
Kotka tavara		Kt	240+870	Kouvola – Kotka	Kotka		K	
Kotka Mussalo		Mss	247+057	Kotka Hovinsaari – Kotka Mussalo	Kotka		K	
Paimenportti		Pti	241+190	Kouvola – Kotka	Kotka			
KOUVOLA						M		
Kouvola asema		Kv	191+540	Riihimäki – Kouvola	Kouvola		K	K
Kouvola lajittelu		Kvla	192+570	Riihimäki – Kouvola	Kouvola		K	K
Kouvola Oikoraide		Oik	194+460	Kouvola – Kotka	Kouvola			
Kouvola tavara		Kvt	194+050	Riihimäki – Kouvola	Kouvola		K	K
Kullasvaara		Kuv	197+200	Kouvola – Joensuu	Kouvola			
Kovjoki		Koi	508+925	Seinäjoki – Oulu	Uusikaarlepyy	K		
Kruunupy	Kronoby	Kpy	537+585	Seinäjoki – Oulu	Kruunupy	K	K	K
Kuivasjärvi		Kis	276+327	Tampere – Seinäjoki	Parkano	K		
KUOPIO		Kpo		Pieksämäki – Kontiomäki		M		
Kuopio asema		Kuo	464+590	Pieksämäki – Kontiomäki	Kuopio			K
Kuopio tavara		Kuot	465+500	Pieksämäki – Kontiomäki	Kuopio		K	K
Kurkimäki		Krm	444+074	Pieksämäki – Kontiomäki	Kuopio	K		K
Kursu		Kuu	1095+034	Kemijärvi – Kelloselkä	Salla			

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Kuurila		Ku	138+769	Riihimäki – Tampere	Hämeenlinna	K		
Kuusankoski		Kuk	199+290	Kouvola - Kuusankoski	Kouvola	K	K	K
Kylälahti		Kyn	742+960	Joensuu – Nurmes	Lieska			
Kymi	Kymmene	Ky	233+450	Kouvola – Kotka	Kotka	M	K	K
Kyminlinna		Kln	237+229	Kouvola – Kotka	Kotka			
Kyrö		Kö	232+875	Toijala – Turku	Karainen	K	K	K
Kyrölä		Krö	34+784	Helsinki – Riihimäki	Järvenpää			
Kälviä	Kelviä	Klv	568+144	Seinäjoki – Oulu	Kokkola	K		
Köykkäri		Kök	486+491	Seinäjoki – Oulu	Kauhava	K		
Lahdenperä		Lpr	267+080	Tampere – Jyväskylä	Jämsä	K		
Lahnaslampi		Lhn	881+053	Vuokatti – Lahnaslampi	Sotkamo		K	
Lahti	Lahtis	Lh	130+170	Riihimäki – Kouvola	Lahti	K	K	K
Laihia	Laihela	Lai	468+916	Seinäjoki – Vaasa	Laihia	K		
Lakiala		Lak	209+214	Tampere – Seinäjoki	Ylöjärvi	K		
Lamminkoski		Lmk	268+785	Tampere – Seinäjoki	Parkano	K		
Lamminniemi		Lam	636+664	Kajaani – Lamminniemi	Kajaani		K	K
Lapinjärvi	Lapträsk	Lpj	185+432	Lahti – Loviisan satama	Lapinjärvi			
Lapinlahti		Lna	525+604	Pieksämäki – Kontiomäki	Lapinlahti	K		
Lapineva		Lpn	415+618	Niinisalo – Parkano – Kihniö	Parkano			
Lappeenranta	Vilmanstrand	Lr	287+726	Kouvola – Joensuu	Lappeenranta	K	K	K
Lappila		Laa	97+693	Riihimäki – Kouvola	Kärkölä			
Lappohja	Lappvik	Lpo	189+639	Karjaa – Hanko	Hanko	K	K	K
Lapua	Lappo	Lpa	441+094	Seinäjoki – Oulu	Lapua	K	K	K
Larvakyttö		Lyö	333+057	Tampere – Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Laukaa		Lau	401+193	Jyväskylä – Äänekoski	Laukaa			
Laurila		Lla	865+776	Oulu – Laurila	Keminmaa	K		K
Lauritsala		Lrs	291+936	Kouvola – Joensuu	Lappeenranta	K	K	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Lautiosaari		Li	863+064	Oulu – Laurila	Kemi	K		K
Leikola		Lkl	276+011	Kouvola – Pieksämäki	Hirvensalmi	K		
Lempäälä		Lpä	165+928	Riihimäki – Tampere	Lempäälä	K		
Leppäkoski		Lk	87+830	Riihimäki – Tampere	Janakkala	K		
Leppävaara	Alberga	Lpv	11+249	Helsinki – Turku satama	Espoo	K		K
Leteensuo		Lis	123+554	Riihimäki – Tampere	Hattula	K		
Liekka		Lis	728+121	Joensuu – Nurmes	Liekka	K	K	K
Liekkan teollisuuskyliä		Ltk	728+847	Liekka – Pankakoski	Liekka	K	K	
Lielähti		Llh	193+393	Tampere – Seinäjoki	Tampere	K	K	K
Lievestuo		Lvt	402+191	Jyväskylä – Pieksämäki	Laukaa	K	K	K
Liminka	Limingo	Lka	728+483	Seinäjoki – Oulu	Liminka	K	K	K
Lohiluoma		Luo	463+619	Seinäjoki – Kaskinen	Kurikka			
Lohja	Lojo	Lo	122+965	Hyvinkää – Karjaa	Lohja	K		
Lohjanjärvi		Loj	128+036	Lohja – Lohjanjärvi	Lohja		K	
Loimaa		Lm	208+870	Toijala – Turku	Loimaa	K	K	K
Louhela	Klippsta	Loh	13+190	Huopalahti – Vantaankoski	Vantaa			
Loukolampi		Loi	360+013	Kouvola – Pieksämäki	Pieksämäki	K		
Lovisan satama	Lovisa hamn	Lvs	207+209	Lahti – Lovisan satama	Loviisa	M	K	K
Luikonlahti		Lui	557+061	Sillinjärvi – Viinijärvi	Kaavi	K	K	
Luoma	Bobäck	Lma	27+807	Helsinki – Turku satama	Kirkkonummi			
Lusto		Lus	509+170	Savonlinna – Parikkala	Punkaharju			
Luumäki		Lä	250+540	Kouvola – Joensuu	Luumäki	K	K	K
Lähdemäki		Läh	79+373	Kerava – Hakosilta	Orimattila	K		
Länkipohja		Läp	256+024	Tampere – Jyväskylä	Jämsä	K		
Maanselkä		Mlk	836+049	Nurmes – Kontiomäki	Sotkamo			
Maaria	St Marie	Mri	262+070	Toijala – Turku	Turku	K		
Madesjärvi		Md	291+821	Tampere – Seinäjoki	Jalasjärvi	K		

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Majajärvi		Mjj	216+317	Tampere – Seinäjoki	Ylöjärvi	K		
Malmi	Malm	Ml	10+900	Helsinki – Riihimäki	Helsinki	K		
Malminkartano	Malmgård	Mlo	10+730	Huopalahti – Vantaankoski	Helsinki			
Markkala		Mrk	403+737	Pieksämäki – Kontiomäki	Suonenjoki	K		
Marttilaakso	Mårtensdal	Mrl	14+010	Huopalahti – Vantaankoski	Vantaa	K		
Masala	Masaby	Mas	29+561	Helsinki – Turku satama	Kirkkonummi			
Matkanneva		Mtv	562+059	Seinäjoki – Oulu	Kokkola	K		
Mattila		Mat	159+906	Riihimäki – Tampere	Lempäälä	K		
Meltola	Mjöbolsta	Mel	149+862	Hyvinkää – Karjaa	Raasepori		K	
Metsäkansa		Msä	155+811	Toijala – Valkeakoski	Valkeakoski			
Mikkeli	St Michel	Mi	305+165	Kouvola – Pieksämäki	Mikkeli	K	K	K
Misi		Mis	1021+255	Laurila – Kemijärvi	Rovaniemi			
Mommila		Mla	91+430	Riihimäki – Kouvola	Hausjärvi			
Muhos		Mh	788+424	Oulu – Kontiomäki	Muhos	K		K
Mukkula		Muk	140+012	Lahti – Mukkula	Lahti		K	K
Murtomäki		Mur	613+165	Pieksämäki – Kontiomäki	Kajaani	K		
Mustio	Svartå	Mso	143+000	Hyvinkää – Karjaa	Raasepori	K	K	
Mustolan satama		Mst	296+720	Lappeenranta – Mustolan satama	Lappeenranta		K	
Muukko		Mko	297+112	Kouvola – Joensuu	Lappeenranta	K		
Muurame		Muu	324+768	Tampere – Jyväskylä	Muurame	K		
Muurola		Mul	948+494	Laurila – Kemijärvi	Rovaniemi	K		
Myllykangas		Mys	815+693	Oulu – Laurila	li	K		
Myllykoski		Mki	203+742	Kouvola – Kotka	Kouvola	K		
Myllymäki		My	333+721	Orivesi – Seinäjoki	Ähtäri			K
Myllyoja		Myl	161+727	Lahti – Heinola	Heinola	K		
Mynttilä		Myt	270+889	Kouvola – Pieksämäki	Mäntyharju	K		
Mynämäki		Myn	229+607	Turku – Uusikaupunki	Mynämäki	K		

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåraneläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Myrskylä	Mörskom	Myä	169+771	Lahti – Loviisan satama	Lapinjärvi			
Myrämäki	Myrbacka	Myr	12+130	Huopalahti – Vantaankoski	Vantaa	K		
Mäkkylä		Mäk	9+511	Helsinki – Turku satama	Espoo			
Mäntsälä		Mlä	59+210	Kerava – Hakosilta	Mäntsälä	K	K	K
Mänttä		Män	282+740	Vilppula – Mänttä	Mänttä-Vilppula			
Mäntyharju		Mr	262+680	Kouvola – Pieksämäki	Mäntyharju	K	K	K
Mäntyluoto		Mn	342+020	Pori – Mäntyluoto	Pori	M	K	K
Naantali	Nädendal	Nnl	213+934	Raisio – Naantali	Naantali		K	K
Naarajärvi		Nri	449+862	Jyväskylä – Pieksämäki	Pieksämäki		K	
Nakkila		Nal	308+091	Kokemäki – Pori	Nakkila	K		
Nastola		Nsl	146+169	Riihimäki – Kouvola	Nastola			
Niemenpää		Nmp	923+605	Tornio – Kolari	Tornio	K		
Niinimaa		Nli	383+155	Orivesi – Seinäjoki	Alavus			
Niinimäki		Nmä	172+571	Riihimäki – Kouvola	Iitti	K		
Niinisalo		Nns	386+215	Niinisalo – Parkano – Kihniö	Kankaanpää		K	
Niirala		Nri	555+846	Niirala-raja – Säkämäki	Tohmajärvi	K	K	K
Niirala-raja		Nrir	554+080	Niirala-raja – Säkämäki	Tohmajärvi	K		
Niittylahti		Nth	613+475	Kouvola – Joensuu	Joensuu	K		
Nikkilä	Nickby	Nlä	39+176	Kerava – Sköldvik	Sipoo			
Nivala		Nvi	676+878	Iisalmi – Ylivieska	Nivala	K		
Nokia		Noa	204+004	Lielähti – Kokemäki	Nokia	K	K	K
Nummela		Nm	109+368	Hyvinkää – Karjaa	Vhti	K		
Nuppulinna		Nup	44+210	Helsinki – Riihimäki	Tuusula			
Nurmes		Nrm	784+420	Joensuu – Kontiomäki	Nurmes	K		K
Närpiö	Närpes	När	518+255	Seinäjoki – Kaskinen	Närpiö			
Oheämäki		Ohm	542+264	Pieksämäki – Kontiomäki	Iisalmi			
Olli		Oli	45+734	Kerava – Sköldvik	Porvoo	K	K	

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Ontola		Ont	631+177	Pieksämäki – Joensuu	Joensuu		K	
Orimattila		Om	150+407	Lahti – Loviisan satama	Orimattila			
Orivesi		Ov	228+276	Tampere – Jyväskylää	Orivesi	K	K	K
Orivesi keskusta		Ovk	231+512	Orivesi – Seinäjoki	Orivesi			
Otalampi		Otp	94+900	Hyvinkää – Karjaa	Vihti			
Otanmäki		Otm	638+822	Murtomäki – Otanmäki	Kajaani		K	K
Otava		Ot	290+521	Kouvola – Pieksämäki	Mikkeli	K		K
Otavan satama		Ots	292+885	Otava – Otavan satama	Mikkeli		K	K
Oulainen		Ou	657+850	Seinäjoki – Oulu	Oulainen	K	K	K
OULU		Oul		Seinäjoki – Oulu	Oulu	M		
<i>Oulu asema</i>	<i>Uleåborg</i>	Oi	752+778	Seinäjoki – Oulu	Oulu			K
<i>Oulu Nokela</i>		Nok	750+030	Seinäjoki – Oulu	Oulu		K	K
<i>Oulu Oritkari</i>		Ori	751+180	Seinäjoki – Oulu	Oulu		K	K
<i>Oulu tavara</i>		Olt	751+360	Seinäjoki – Oulu	Oulu		K	K
<i>Oulu Tuira</i>		Tua	755+510	Seinäjoki – Oulu	Oulu		K	K
Paimio	Pemar	Po	171+885	Helsinki – Turku satama	Paimio	K		
Palopuro		Plp	54+535	Helsinki – Riihimäki	Hyvinkää	K		
Palta Oy		Poy	905+050	Oulu – Kontiomäki	Paltamo		K	
Paltamo		Pto	901+579	Oulu – Kontiomäki	Paltamo	K	K	K
Pankakoski		Pas	731+865	Liekka – Pankakoski	Liekka			
Parikkala		Par	387+302	Kouvola – Joensuu	Parikkala	K		K
Parkano		Pko	262+483	Tampere – Seinäjoki	Parkano	K	K	K
Parola		Prl	115+764	Riihimäki – Tampere	Hattula			
Pello		Pel	1002+632	Tornio – Kolari	Pello	K	K	
Peltosalmi		Pmi	545+355	Pieksämäki – Kontiomäki	Isalmi		K	
Perniön viljavarasto		Pö	129+261	Helsinki – Turku satama	Salo		K	
Peräseinäjoki		Psj	318+481	Tampere – Seinäjoki	Seinäjoki	K	K	

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåraneläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Pesiökylä		Psk	732+752	Kontiomäki – Ämmänsaari	Suomussalmi	M		K
Petäjävesi		Pvi	343+357	Haapamäki – Jyväskylä	Petäjävesi	K		
PIEKSÄMÄKI		Pie		Kouvola – Pieksämäki	Pieksämäki	K	K	K
<i>Pieksämäki asema</i>		Pm	376+000	Kouvola – Pieksämäki	Pieksämäki		K	K
<i>Pieksämäki lajittelu</i>		Pmla	378+640	Kouvola – Pieksämäki	Pieksämäki		K	K
<i>Pieksämäki tavara</i>		Pmt	379+960	Kouvola – Pieksämäki	Pieksämäki		K	K
<i>Pieksämäki Temu</i>		Tmu	377+340	Kouvola – Pieksämäki	Pieksämäki		K	K
Pietarsaari	Jakobstad	Pts	528+780	Pännäinen – Pietarsaari	Pietarsaari	M	K	K
Pihlajavesi		Ph	312+500	Orivesi – Seinäjoki	Keuruu	K		
Pihlava		Piv	337+091	Pori – Mäntyluoto	Pori		K	
Pihtipudas		Pp	540+605	Äänekoski – Haapajärvi	Pihtipudas			
Pikkio	Pikis	Pik	182+785	Helsinki – Turku satama	Kaarina	K		
Pikkarala		Pkl	771+765	Oulu – Kontiomäki	Oulu	K	K	
Pitäjänmäki	Sockenbacka	Pjm	8+474	Helsinki – Turku satama	Helsinki			
Pohjankuru	Skuru	Pku	94+907	Helsinki – Turku satama	Raasepori	K	K	
Pohjois-Haaga	Norra Haga	Poh	8+050	Huopalahti – Vantaankoski	Helsinki			
Pohjois-Louko		Plu	329+329	Tampere – Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Poikkeus		Pkk	254+744	Tampere – Seinäjoki	Parkano	K		
Poiksilta		Poi	416+728	Kouvola – Joensuu	Kesälahti			
Pori	Björneborg	Pri	322+278	Kokenmäki – Pori	Pori	M	K	K
Porokylä		Por	787+046	Nurmes – Kontiomäki	Nurmes		K	
Puhos		Pus	452+808	Kouvola – Joensuu	Kitee	K	K	
Puistola	Parkstad	Pla	14+050	Helsinki – Riihimäki	Helsinki			
Pukimäki	Bocksbacka	Pmk	9+442	Helsinki – Riihimäki	Helsinki			
Pulsa		Pl	262+491	Luumäki – Vanikkala-raja	Lappeenranta	K		
Punkaharju		Pun	515+111	Savonlinna – Parikkala	Punkaharju	K	K	K
Pyhäkumpu		Pyk	615+415	Pyhäkumpu erk.vh – Pyhäkumpu	Pyhäjärvi		K	

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Pyhäkumpu erkanemisvaihte		Pye	613+511	Isalmi – Ylivieska	Pyhäjärvi	K		
Pyhäsalmi		Phä	615+934	Isalmi – Ylivieska	Pyhäjärvi	K	K	
Pännäinen	Bennäs	Phä	518+604	Seinäjoki – Oulu	Pedersöre	K		K
Pääskylähti		Pky	484+913	Savonlinna – Parikkala	Savonlinna	K	K	K
Raahе	Brahestad	Rhe	726+726	Tuomioja – Raahе	Raahе	M	K	K
Raippo		Rpo	270+052	Luumäki – Vanikkala-raja	Lappeenranta	K	K	
Raisio	Reso	Rai	207+829	Turku – Uusikaupunki	Raisio	M	K	
Rajamäki		Rm	72+267	Hyvinkää – Karjaa	Nurmijärvi	K	K	
Rajaperkiö		Rjp	448+398	Seinäjoki – Oulu	Lapua	K		
Rantasalmi		Rmi	445+165	Huutokoski – Savonlinna	Rantasalmi	K	K	
Rasinsuo		Ras	258+510	Kouvola – Joensuu	Luumäki	K		
Ratikylä		Rlä	284+344	Tampere – Seinäjoki	Kihniö	K		
Rauha		Rah	318+490	Kouvola – Joensuu	Lappeenranta	K		K
Rauhalahти		Rhl	380+510	Jyväskylä – Pieksämäki	Jyväskylä			
Rauma	Raumo	Rma	331+659	Kokemäki – Rauma	Rauma	M	K	K
Raunio		Rio	464+845	Seinäjoki – Oulu	Kauhava	K		
Rautaruukki		Rat	730+050	Tuomioja – Raahе	Raahе		K	
Rautjärvi		Rjä	345+788	Kouvola – Joensuu	Rautjärvi	K		
Rautpohja		Rph	372+829	Haapamäki – Jyväskylä	Jyväskylä		K	
Rekola	Räckhals	Rkl	20+615	Helsinki – Riihimäki	Vantaa	K		
Retretti		Ree	507+500	Savonlinna – Parikkala	Punkaharju			
RIIHIMÄKI		Rii		Helsinki – Riihimäki		K		
<i>Riihimäki Arolampi</i>		Arp	66+600		Hausjärvi			
<i>Riihimäki asema</i>		Ri	71+410		Riihimäki		K	K
<i>Riihimäki lajittelu</i>		Rlla	70+068		Riihimäki			K
<i>Riihimäki tavara</i>		Rit	68+773		Riihimäki			K
Rilppa		Rpa	578+065	Seinäjoki – Oulu	Kokkola	K		

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Ristiina		Rst	291+162	Mynttilä – Ristiina	Ristiina		K	K
Ristijärvi		Rjv	676+804	Kontiomäki – Ämmänsaari	Ristijärvi			
Rovaniemi		Roi	971+775	Laurila – Kemijärvi	Rovaniemi	M	K	K
Ruha		Rha	433+128	Seinäjoki – Oulu	Lapua	K		
Runni		Rnn	568+518	Iisalmi – Ylivieska	Iisalmi			
Ruosniemi		Rsn	330+936	Pori – Ruosniemi	Pori		K	
Ruukki		Rki	705+228	Seinäjoki – Oulu	Siikajoki	K	K	K
Ruusutorppa		Rus	11+927	Helsinki – Turku satama	Espoo	K		
Ryhtylä		Ry	80+770	Riihimäki – Tampere	Hausjärvi		K	
Röykkä		Rö	80+657	Hyvinkää – Karjaa	Nurmijärvi		K	
Röyttä		Röy	893+917	Tornio – Röyttä	Tornio		K	
Saakoski		Saa	305+373	Tampere – Jyväskylä	Jyväskylä	K		
Saari		Sr	405+246	Kouvola – Joensuu	Parikkala	K		
Saarijärvi		Srj	452+723	Äänekoski – Haapajärvi	Saarijärvi	M	K	
Salla		Sll	1121+403	Kemijärvi – Kelloseleä	Salla			
Salminen		Sln	426+718	Pieksämäki – Kontiomäki	Suonenjoki	K		
Salmivaara		Smv	1111+444	Kemijärvi – Kelloseleä	Salla			
Salo		Slo	143+981	Helsinki – Turku satama	Salo	K		K
Sammallaisto		Sam	74+487	Riihimäki – Tampere	Riihimäki	K		
Santala	Sandö	Sta	196+908	Karjaa – Hanko	Hanko			
Saunamäki		Smä	180+540	Riihimäki – Kouvola	Iitti	K		
Savio		Sav	26+265	Helsinki – Riihimäki	Kerava			
Savonlinna		Sl	481+772	Savonlinna – Parikkala	Savonlinna	K	K	K
Savonlinna-Kauppatori	Nyslott	Slk	482+748	Savonlinna – Parikkala	Savonlinna	M		
SEINÄJOKI		Sei		Tampere – Seinäjoki	Seinäjoki		K	K
Seinäjoki asema		Sk	418+001	Tampere – Seinäjoki	Seinäjoki		K	K
Seinäjoki tavara		Skt	416+580	Tampere – Seinäjoki	Seinäjoki		K	K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Selänpää		Spä	209+869	Kouvola – Pieksämäki	Kouvola	K		
Sieppijärvi		Spj	1045+904	Tornio – Kolari	Kolari			
Sievi		Svi	613+592	Seinäjoki – Oulu	Sievi	K		K
Siikamäki		Skä	389+745	Pieksämäki – Joensuu	Pieksämäki	K		
Siilinjärvi		Sij	489+718	Pieksämäki – Kontiomäki	Siilinjärvi	K	K	K
Simo		Sim	833+715	Oulu – Laurila	Simo	K		
Simpele		Spl	368+317	Kouvola – Joensuu	Rautjärvi	K	K	K
Sipilä		Sip	68+697	Kerava – Hakosilta	Mäntsälä	K		
Sisäntö		Stö	235+602	Tampere – Seinäjoki	Ikaalinen	K		
Siuntio		Sti	51+285	Helsinki – Turku satama	Siuntio	K		
Siuro	Sjundeå	Siu	213+355	Lielähti – Kokemäki	Nokia	K		
Skogby		Sgy	184+790	Karjaa – Hanko	Raasepori			
Sköldvik	Kilpilähti	Slid	56+360	Kerava – Porvoo / Sköldvik	Porvoo	M	K	K
Soinlahti		Soa	559+651	Pieksämäki – Kontiomäki	Iisalmi		K	K
Sorsasalo		Sor	473+775	Pieksämäki – Kontiomäki	Kuopio			
Sukeva		Skv	589+222	Pieksämäki – Kontiomäki	Sonkajärvi			
Suolahti		Suo	417+796	Jyväskylä – Äänekoski	Äänekoski	K	K	K
Suonenjoki		Snj	413+842	Pieksämäki – Kontiomäki	Suonenjoki	K		K
Suoniemi		Snm	220+655	Lielähti – Kokemäki	Nokia	K		
Syrjä		Syr	452+865	Pieksämäki – Joensuu	Heinävesi			
Syrjämäki		Ski	341+621	Tampere – Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Sysmäjärvi		Smj	669+601	Siilinjärvi – Viinijärvi	Outokumpu		K	K
Säkylä		Säk	315+928	Kuukainen – Säkylä	Säkylä		K	K
Säkänemi		Sä	480+242	Kouvola – Joensuu	Tohmajärvi	K		
Sänkimäki		Skm	504+505	Siilinjärvi – Viinijärvi	Nilsjä			
Sääksjärvi		Sj	177+734	Riihimäki – Tampere	Tampere	K		
Taavetti		Ta	238+589	Kouvola – Joensuu	Luumäki		K	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåraneläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Tahkoluoto		Tko	350+750	Pori – Mäntyluoto	Pori		K	K
Taipale		Te	537+605	Pieksämäki – Kontiomäki	Iisalmi	K		
Talvainen		Tv	247+245	Tampere – Jyväskylä	Orivesi	K		
Talvivaara		Tlv	637+058	Murtomäki – Talvivaara	Sotkamo	K		K
Tammisaari	Ekenäs	Tms	174+056	Karjaa – Hanko	Raasepori			
TAMPERE				Riihimäki – Tampere		M	K	K
<i>Tampere asema</i>	<i>Tammerfors</i>	Tpe	187+389	Riihimäki – Tampere	Tampere			
<i>Tampere Järvensivu</i>		Jvs	187+814	Tampere – Jyväskylä	Tampere			
<i>Tampere tavara</i>		Tpet	184+100	Riihimäki – Tampere	Tampere			
<i>Tampere Viinikka</i>		Vka	185+400	Riihimäki – Tampere	Tampere			
Tapanila	Mosabacka	Tna	12+610	Helsinki – Riihimäki	Helsinki			
Tapavainola		Tap	270+405	Kouvola – Joensuu	Lappeenranta	K		
Tavastila		Tsl	228+854	Kouvola – Kotka	Kotka			
Tervajoki		Tk	460+156	Seinäjohti – Vaasa	Isokyrö			
Tervasuo		Tsu	645+040	Joensuu – Ilomantsi	Joensuu			
Tervola		Trv	900+521	Laurila – Kemijärvi	Tervola	K		
Teuva	Östermark	Tuv	497+474	Seinäjohti – Kaskinen	Teuva		K	
Tikkala		Tkk	592+461	Kouvola – Joensuu	Tohmajärvi	K		
Tikkurila	Dickursby	Tkl	15+861	Helsinki – Riihimäki	Vantaa	K	K	K
Tohmajärvi		Toh	571+752	Niirala-rajaa – Säkämäki	Tohmajärvi	M		
Toijala		Ti	147+339	Riihimäki – Tampere	Akaa	K	K	K
Toivala		Toi	479+162	Pieksämäki – Kontiomäki	Siiinjärvi	K		
Tolisa	Tolls	Tol	35+634	Helsinki – Turku satama	Kirkkonummi			
Tommola		Tom	117+197	Riihimäki – Kouvola	Hollola	K		
Torkkeli		Trk	240+154	Tampere – Jyväskylä	Orivesi	K		
Tornio	Torneå	Tor	884+646	Laurila – Tornio-rajaa	Tornio	K	K	K
Tornio Itäinen	Torneå Östra	Tri	883+307	Laurila – Tornio-rajaa	Tornio	K		

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåraneläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Tornio-raja	Torneå gränsen	Trr	887+236	Laurila – Tornio-raja	Tornio	K		
Tuomarila	Domsby	Trl	19+022	Helsinki – Turku satama	Espoo			K
Tuomioja		Tja	698+504	Seinäjäoki – Oulu	Siljakoki	K		K
Turenki		Tu	93+771	Riihimäki – Tampere	Janakkala	K	K	
TURKU		Tur		Helsinki – Turku satama	Turku	M		
<i>Kuppits</i>	<i>Kuppits</i>	Kut	196+372	Helsinki – Turku satama	Turku			K
<i>Turku asema</i>	<i>Åbo</i>	Tku	199+674	Helsinki – Turku satama	Turku		K	
<i>Turku satama</i>	<i>Åbo hamn</i>	Tus	202+510	Helsinki – Turku satama	Turku		K	K
<i>Turku tavara</i>		Tkut	200+460	Helsinki – Turku satama	Turku		K	K
<i>Turku Viheriäinen</i>		Vie	209+305	Turku – Uusikaupunki	Naantali		K	
Tuupovaara		Tpv	668+672	Joensuu – Ilomantsi	Joensuu			K
Tuuri		Tuu	366+962	Orivesi – Seinäjoki	Alavus			K
Törmä		Tör	878+075	Laurila – Kelloseleä	Keminmaa	K		
Törolä		Trä	264+972	Kouvola – Joensuu	Lappeenranta	K		
Uimaharju		Uim	674+451	Joensuu – Nurmes	Joensuu	K	K	K
Urijala		Ur	165+588	Toijala – Turku	Urijala	K		
Utajärvi		Uti	810+502	Oulu – Kontiomäki	Utajärvi	K		K
Utti		Uti	204+085	Kouvola – Joensuu	Kouvola			
Uusikaupunki	Nystad	Ukp	264+795	Turku – Uusikaupunki	Uusikaupunki	K	K	
Uusikylä		Ukä	150+722	Riihimäki – Kouvola	Nastola	M		K
Vaajakoski		Vko	384+866	Jyväskylä – Pieksämäki	Jyväskylä	K		K
Vaala		Vaa	844+671	Oulu – Kontiomäki	Vaala	K		
Vaarala		Vra	981+481	Laurila – Kemijärvi	Rovaniemi			K
Vaasa	Vasa	Vs	492+588	Seinäjäoki – Vaasa	Vaasa	M	K	
Vahojärvi		Vjr	244+926	Tampere – Seinäjoki	Parkano	K		
VAINIKKALA		Vai		Luumäki – Vainikkala-raja		M		K
<i>Vainikkala asema</i>		Vna	282+784	Luumäki – Vainikkala-raja	Lappeenranta		K	

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Vainikkala tavara		Vnat	281+700	Luumäki – Vainikkala-raja	Lappeenranta		K	K
Vainikkala-raja		Vnar	284+862	Luumäki – Vainikkala-raja	Lappeenranta	K		
Valimo	Gjuteriet	Vmo	7+480	Helsinki – Turku satama	Helsinki			
Valkeakoski		Vi	164+952	Toijala – Valkeakoski	Valkeakoski		K	K
Valkeasu		Vso	583+976	Niirala-raja – Säkärniemi	Tohmajärvi			
Valtimo		Vim	808+636	Nurmes – Kontiomäki	Valtimo			
Vammala		Vma	245+885	Lielanti – Kokemäki	Sastamala	K	K	K
Vanattara		Vtr	172+340	Riihimäki – Tampere	Lempäälä	K		
Vantaankoski	Vandaforsen	Vks	14+907	Huopalahti – Vantaankoski	Vantaa	K		
Varkaus		Var	424+685	Pieksämäki – Joensuu	Varkaus	K	K	K
Vartius		Vus	753+755	Kontiomäki – Vartius-raja	Kuhmo	M		K
Vartius-Raja		Vur	755+856	Kontiomäki – Vartius-raja	Kuhmo	K		
Vasikkahaka		Vkh	31+175	Helsinki – Turku satama	Kirkkonummi	K		
Vaskiluoto	Vasklot	Vsk	496+463	Vaasa – Vaskiluoto	Vaasa		K	
Venetmäki		Vki	433+164	Jyväskylä – Pieksämäki	Pieksämäki	K		
Vesanka		Vn	364+469	Haapamäki–Jyväskylä	Jyväskylä			
Viekki		Vk	753+979	Joensuu – Nurmes	Lieksa			
Vierumäki		Vrm	153+801	Lahti – Heinola	Heinola	M		
Vihanti		Vti	684+573	Seinäjoki – Oulu	Vihanti	K	K	K
Vihtari		Vih	489+889	Pieksämäki – Joensuu	Heinävesi	K		
Viala		Via	154+288	Riihimäki – Tampere	Akaa		K	
Vinijärvi		Vnj	656+569	Pieksämäki – Joensuu	Liperi	K		K
Villähde		Vlh	140+442	Riihimäki – Kouvola	Nastola	K		
Vilppula		Vip	274+760	Orivesi – Seinäjoki	Mänttä-Vilppula	K		K
Vinnilä		Vin	131+243	Riihimäki – Tampere	Hämeenlinna	K		
Voltti		Vt	479+402	Seinäjoki – Oulu	Kauhava	K		
Vuohijärvi		Vhj	221+308	Kouvola – Pieksämäki	Kouvola	K		

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Vuojoki		Vjo	318+501	Kokemäki – Rauma	Eurajoki	K		
Vuokatti		Vkt	868+838	Nurmes – Kontiomäki	Sotkamo	M	K	K
Vuonisahti		Vsl	705+240	Joensuu – Nurmes	Lieksa			
Vuonos		Vns	588+808	Sysmäjärvi – Vuonos	Outokumpu		K	
Vuorten-Vuori		Vv	576+687	Äänekoski – Haapajärvi	Haapajärvi		K	
Vuosaari		Vsa	50+184	Kerava – Vuosaari	Helsinki	K	K	K
Ykspihlaja	Yxpila	Yks	555+428	Kokkola – Ykspihlaja	Kokkola		K	
Ylistaro		Yst	439+558	Seinäjoki – Vaasa	Seinäjoki			
Ylitornio		Ytr	946+139	Tornio – Kolari	Ylitornio			
Ylivalli		Ylv	302+016	Tampere – Seinäjoki	Jalasjärvi	K	K	
Ylivieska		Yv	630+343	Seinäjoki – Oulu	Ylivieska	M	K	K
Yläkoski		Ylk	416+984	Suonenjoki – Iisvesi	Suonenjoki		K	
Ylämylly		Yly	639+019	Pieksämäki – Joensuu	Liperi			
Ylöjärvi		Ylö	200+753	Tampere – Seinäjoki	Ylöjärvi	K		
Ypykkävaara		Ypy	729+780	Kontiomäki – Vartius-raja	Kuhmo	K		
Äetsä		Äs	258+280	Lielähti – Kokemäki	Sastamala	K	K	K
Ähtäri	Etseri	Äht	346+067	Orivesi – Seinäjoki	Ähtäri	K		
Ämmänsaari		Äm	750+448	Kontiomäki – Ämmänsaari	Suomussalmi	M		K
Äänekoski		Äki	424+515	Äänekoski – Haapajärvi	Äänekoski	K	K	K

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perronglängden	Längsta perronglängden	Perronghöjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Anvenus				0	745	—	—	—	—	—	—	—	—
Airaksela				0	842	—	—	—	—	—	—	—	K
Aittaluoto				0	322	—	—	—	Y	—	—	—	K
Ajos				0	806	25 A	Y	—	Y	—	—	—	K
Alapitkä				0	650	25 A	—	—	K	—	—	—	K
Alavus	80	203	265	2	713	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Alholma				0	385	—	—	—	K, Y	—	—	—	K
Alvajärvi				0	608	—	—	—	K	—	—	—	K
Arola				0	1088	25A	24	—	K	—	—	—	K
Dragsvik		70	550	1	925	—	—	—	—	—	—	K	—
Dynamiittivaihte				0	151	—	—	—	K	—	—	—	K
Elijärvi				0	205	—	—	—	—	—	—	—	K
Eläinpuiisto-Zoo		99	265	1	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Eno		80	550	1	664	16 A	—	—	K	—	—	K	K
Ervelä				0	600	—	—	—	—	—	—	—	—
Eskola		(120)	(265)	(1)	778	—	11	—	K	—	—	K	K
Espoo	240	322	550	4	281	—	—	—	—	—	—	K	—
Esso				0	—	—	—	—	—	—	—	—	K
Haapajärvi		160	265	1	748	25 A	12	—	K, Y	—	—	K	K
Haapakoski				0	769	—	—	—	K	—	—	—	K
Haapamäen kyllästämö				0	—	—	—	—	—	—	—	—	K
Haapamäki	188	325	265	4	711	63 A	60	—	K	—	—	K	K
Haarajoki	220	220	550	2	240	—	—	—	—	—	—	K	—
Hakosilta				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hamina				0	842	25 A	15	K	K	Y	K	—	K
Hammaslahti				0	688	—	—	—	K	—	—	—	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
 Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laiturin pituus	Pisin laiturin pituus	Laiturien korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spår längd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Liftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side load- ing plat- form lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Hanala				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hangonsaari				0	442	—	—	—	—	—	—	—	K
Hanhikoski				0	160	—	20	—	K	—	—	—	K
Hankasalmi	233	289	265	2	766	25 A	20	K	K, Y	—	—	K	K
HANKO													
<i>Hanko asema</i>		110	550	1	816	63 A	167	K	K	Y	K	K	K
<i>Hanko-Pohjoinen</i>		68	550	1	—	—	—	—	—	—	—	K	—
<i>Hanko tavara</i>				0	717	—	—	—	—	—	—	—	K
Harjavalta	250	250	550	2	766	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Harju				0	789	—	—	—	K	—	—	—	K
Harviala				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haukipudas				0	865	—	12	—	K	—	—	—	K
Haukivuori	199	200	265	2	894	—	5	—	K	—	—	K	K
HAUSJÄRVI													
<i>Hausjärvi tavara</i>				0	656	—	—	—	—	Y	—	—	K
<i>Oitti</i>	102	102	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Haviseva				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heikkilä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heinola		(106)	(265)	(1)	608	25 A	45	—	K	—	—	K	K
Heinoo				0	745	—	—	—	—	—	—	—	—
Heinävaara				0	690	—	—	—	—	—	—	—	K
Heinävesi	100	206	265	2	570	—	9	—	K	—	—	K	K
HELSINKI													
<i>Helsinki asema</i>	265	477	550	19	493	—	—	—	—	—	—	K	—
<i>Helsinki Kivihaka</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Ilmala asema</i>	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side load- ing plat- form lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
<i>Ilmala ratapiha</i>				0	—	63 A, 1500 V	—	—	—	—	K	—	—
<i>Käpylä</i>	279	336	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
<i>Oulunkylä</i>	270	274	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	K
<i>Pasila alapiha</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Pasila asema</i>	322	425	550	10	—	—	—	—	—	—	—	K	K
<i>Pasila tavar</i>				0	742	—	230, Y	K	K	50	—	—	K
Herrala	110	110	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Hiekkaharju	257	526	550	3	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Hiirola				0	760	—	—	—	—	—	—	—	—
Hikiä	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	K
Hillosensalmi		(178)	(550)	(1)	800	—	—	—	—	—	—	K	—
Hirvineva				0	816	25 A	12	—	K	—	—	—	K
Humppila	249	430	550	2	756	25 A	29	—	Y	—	—	K	K
Huopalahti	270	270	550	4	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Huutokoski				0	661	25 A	—	—	—	—	—	—	K
Hyrnsalmi		(100)	(265)	(1)	878	25 A	12	—	K	—	—	K	K
Hyvinkää	315	332	550	3	814	25 A	20	—	K	—	—	K	K
Hämeenlinna	257	450	550	3	827	25 A	34	K	K	—	—	K	K
Härmä				0	770	—	18	—	K	—	—	—	K
Höjäkkä		92	265	1	618	25 A	—	—	K	—	—	K	K
li		(92)	(265)	(1)	724	—	—	—	K	—	—	K	K
Iisalmen teollisuuskylä				0	—	—	Y	—	—	—	—	—	K
Iisalmen teollisuusraiteet				0	—	—	—	—	—	—	—	—	K
Iisalmi	162	396	265	3	741	63 A, 1500 V	83	Y	K, Y	—	K	K	K
Iisvesi				0	310	—	—	—	K	—	—	—	K
Iittala	170	170	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laiturin pituus	Pisin laiturin pituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laiturin	Kuorma- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längden	Längsta perrong- längden	Perrong- höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side load- ing plat- form length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Ilmajoki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	K
Ilomantsi				0	817	25 A	—	—	K	—	—	—	K
IMATRA													
<i>Imatra asema</i>		450	265	1	—	—	—	—	—	—	—	K	—
<i>Imatra tavara</i>				0	889	63 A, 1500 V	—	—	—	—	K	—	K
<i>Imatrankoski</i>				0	1269	—	14	—	—	—	—	—	K
Pelkola				0	1422	—	—	—	—	—	—	—	K
Imatrankoski-raja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inha		(99)	(265)	(1)	249	—	42	—	K	—	—	K	K
Inkeroinen	120	172	265	3	796	—	21	—	K	—	—	K	K
Inkoo	100	170	550	2	213	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Isokangas				0	—	—	—	—	K	—	—	—	K
Isokylä				0	623	—	Y	—	K	—	—	—	K
Isokyrö	110	150	550/265	2	510	—	—	—	—	—	—	K	—
Jalasjärvi		(51)	(550)	(1)	764	—	27	—	K	—	—	K	K
Jepua				0	756	25 A	15	—	K	—	—	—	K
JOENSUU													
<i>Joensuu asema</i>	239	329	265	3	561	63 A, 1500 V	44	K	—	—	K	K	K
<i>Joensuu Peltola</i>				0	666	—	—	—	K	—	—	—	K
<i>Joensuu Sulkulahti</i>				0	692	—	—	—	—	—	—	—	K
Jokela	320	338	550	3	822	—	—	—	K	—	—	K	K
Joroinen				0	467	—	—	—	K	—	—	—	K
Jorvas	97	124	265	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Joutseno	460	460	550	2	814	—	—	—	—	—	—	K	K
Joutsijärvi				0	611	25 A	—	—	—	—	—	—	K
Juankoski				0	630	25 A	Y	—	Y	—	—	—	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
 Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perronglängden	Längsta perronglängden	Perronghöjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side load- ing plat- form lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Jukajärvi				0	285	—	—	—	K	—	—	—	K
Jutila				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juupajoki		80	550	1	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Juurikorpi				0	789	—	—	—	—	—	—	—	—
Jyränkö				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jyväskylä	57	449	550	6	842	63 A, 1500 V	88	K	K	30	K	K	K
Jämsä	194	313	265	3	770	25 A	12	K	K, Y	—	—	K	K
Jämsänkoski				0	873	25 A	—	—	K	—	—	—	K
Järvellä	122	122	550	2	633	—	12	—	K	—	—	K	K
JÄRVENPÄÄ													
Järvenpää asema	345	440	550	3	—	—	29	K	—	—	—	K	K
Saunakallio	200	275	550	4	650	—	—	—	Y	—	—	K	K
Purola	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Kaipainen				0	716	—	—	—	K	—	—	—	K
Kaipola				0	538	—	—	—	K	—	—	—	K
Kairokoski				0	552	—	15	—	K	—	—	—	K
Katijärvi				0	1195	—	—	—	K	—	—	—	—
Kajaani	352	411	265	2	875	63 A, 1500 V	122	K	K	—	—	K	K
Kaleton				0	—	—	K	—	K	—	—	—	K
Kalkku				0	—	—	Y	—	Y	—	—	—	K
Kalliovarasto				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	K
Kallistahti		(86)	(265)	(1)	582	—	65	—	K	—	—	K	K
Kalvitsa				0	906	—	—	—	K	—	—	—	K
Kangas		(47)	(265)	(1)	782	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Kannelmäki		226	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Kannonkoski	226			0	738	—	13	—	K	—	—	—	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
 Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perronglängden	Längsta perronglängden	Perronghöjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Persontrafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Kannus	339	420	265	2	818	25 A	19	—	K	—	—	K	K
Karhejärvi				0	792	25 A	4	—	K	—	—	—	K
Karhukangas				0	840	—	—	—	—	—	—	—	—
Karjaa	248	352	550	4	766	63 A	115	K	K	—	K	K	K
Karkku		143	265	1	852	—	—	—	K	—	—	K	K
Karviainen				0	747	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaskinen				0	1222	—	—	—	Y	—	—	—	K
Kattilaharju				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kauhajoki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	K
Kauhava		450	265	1	745	25 A	—	—	K	—	—	K	K
KAUKLAHTI													
<i>Kauklahti asema</i>	270	270	550	3	466	—	—	—	K	—	—	K	K
<i>Mankki</i>	126	136	265	2	—	—	—	—	—	—	—	K	K
Kaulinranta				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kauniainen	194	204	265	3	299	—	—	—	—	—	—	K	K
Kauppiannmäki				0	689	—	—	—	K	—	—	—	K
Kausala	120	120	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Kauttua		(42)	(265)	(1)	468	—	14	—	K	—	—	K	K
Keitelepoija				0	676	—	8	—	K	—	—	—	K
Kekomäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Keljo				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kelkkämäki				0	—	—	Y	—	Y	—	—	—	K
Kelloselkä				0	591	—	—	—	Y	—	—	—	K
Kemi	450	450	550/265	3	1015	63 A	147	Y	K	—	K	K	K
Kemijärvi		350	265	1	547	63 A	94	—	K, Y	—	—	K	K
Kemira				0	453	—	—	—	Y	—	—	—	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
 Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perronglängden	Längsta perronglängden	Perronghöjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side load- ing plat- form lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Kempele				0	762	—	9	—	K	—	—	—	K
Kera	216	224	265	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
KERAIVA													
Kerava asema	270	392	550	4	521	25 A	—	—	—	—	—	K	K
Kytömaa				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kerimäki		108	265	1	454	—	—	—	K	—	—	K	K
Kesälähti		322	265	1	671	—	—	—	—	—	—	K	K
Keuruu		111	550	1	689	—	—	—	K	—	—	K	K
Kihniö				0	577	—	10	—	K	—	—	—	K
Kilala		(49)	(265)	(1)	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Kilo	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Kilpua		(70)	(265)	(1)	750	25 A	—	—	—	—	—	K	—
Kinahmi				0	312	—	—	—	—	—	—	—	K
Kinni				0	776	—	—	—	—	—	—	—	—
Kirkkonummi	316	322	550	3	606	—	—	—	K	—	—	K	K
Kirkniemi				0	620	25 A	—	—	K	—	—	—	K
Kitee		355	265	1	668	25 A	17	—	Y	—	—	K	K
Kiukainen				0	764	—	14	—	K	—	—	—	K
Kiuruvesi		126	265	1	675	25 A	Y	—	K, Y	—	—	K	K
Kivesjärvi		(53)	(265)	(1)	1114	—	—	—	—	—	—	K	—
Kohtavaara		55	265	1	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Koivu		(40)	(265)	(1)	617	—	29	—	K	—	—	K	K
Koivuhovi	278	278	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Koivukylä	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Kokemäki	249	249	550	3	762	—	29	—	—	—	—	K	K
Kokkola	150	482	265	4	829	63 A, 1500 V	8	Y	K	—	K	K	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
 Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perronghöjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Liftkran	Bränsle	Persontrafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Kolari	(370)	675	550/(265)	1 (1)	1204	63 A	21	K	K	—	—	K	K
Kolho		80	550	1	651	—	—	—	K	—	—	K	K
Kolppi				0	768	—	—	—	—	—	—	—	K
Kommila				0	748	25 A	—	—	Y	—	—	—	K
Komu				0	575	—	—	—	Y	—	—	—	K
Kontiolahti		(95)	(265)	(1)	580	—	—	K	K	—	—	K	K
Kontiomäki	350	350	265	3	853	63 A	—	K	K	—	K	K	K
Koppnäs				0	—	—	—	—	—	—	—	—	K
Koria	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Korkeakoski		(72)	(265)	(1)	747	—	11	K	K	—	—	K	K
Korso	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Korvensuo				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koskenkorva				0	251	—	—	—	K	—	—	—	K
Kotavaara				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
KOTKA													
Kotka asema		193	265	1	575	63 A	—	—	—	—	—	K	K
Kotka Hovinsaari				0	865	25 A	—	—	—	—	—	—	K
Kotka Mussalo				0	1005	—	—	—	—	Y	—	—	K
Kotka satama		110	265	1	—	—	—	—	—	Y	—	K	K
Kotka tavara				0	644	—	Y	—	—	—	K	—	K
Paimenportti		53	265	1	—	—	—	—	—	—	—	K	—
KOUVOLA													
Kouvola asema	300	400	550	7	695	63 A	—	—	K	—	K	K	K
Kouvola lajittelu				0	906	—	175	K	—	—	—	—	K
Kouvola Oikoraide				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kouvola tavara				0	945	—	—	—	—	—	—	—	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
 Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Liftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side load- ing plat- form lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
<i>Kullasvaara</i>				0	1498	—	—	—	—	—	—	—	K
Kovjoki		(102)	(265)	(1)	765	—	—	—	—	—	—	K	—
Kruunupyö				0	774	25 A	43	—	K	—	—	—	K
Kuivasjärvi				0	781	—	—	—	K	—	—	—	K
KUOPIO													
<i>Kuopio asema</i>	180	387	265	3	363	63 A	—	K	—	—	—	K	K
<i>Kuopio tavara</i>				0	766	63 A	Y	—	Y	—	K	—	K
Kurkimäki				0	778	—	—	—	K	—	—	—	K
Kursu				0	638	—	—	—	K	—	—	—	K
Kuurila				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kuusankoski				0	853	—	—	—	—	—	—	—	K
Kylälahti	32	57	265	1	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Kymi		66	265	2	744	—	—	—	—	—	—	K	K
Kymnlinna		55	265	1	—	—	—	—	K	—	—	K	—
Kyrö				0	742	—	—	—	—	—	—	—	K
Kyrölä	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kälvä				0	1040	25 A	17	—	K	—	—	—	K
Köykkäri				0	766	—	—	—	—	—	—	—	—
Lahdenperä				0	777	25 A	—	—	—	—	—	—	—
Lahnaslampi				0	605	—	Y	—	—	—	—	—	K
Lahti	194	450	550/265	5	710	63 A	Y	Y	K	—	K	K	K
Laihia		201	265	1	471	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Lakiala				0	727	—	11	—	K	—	—	—	K
Lamminkoski				0	742	—	—	—	—	—	—	—	—
Lamminniemi				0	354	—	—	—	—	—	—	—	K
Lapinjärvi				0	582	—	12	—	K	—	—	—	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
 Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side load- ing plat- form lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Lapinlahti	301	355	265	2	739	25 A	—	—	Y	—	—	K	K
Lapinneva	430	450	550/265	0	446	—	—	—	K	—	—	—	K
Lappeenranta	60	60	550	3	743	25 A	14, Y	—	K	—	K	K	K
Lappila	70	70	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Lappohja	438	438	265	1	750	—	—	—	—	—	—	K	K
Lapua				1	766	—	—	—	K	—	—	K	K
Larvakyttö				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Laukaa		(90)	(265)	(1)	250	—	—	—	K	—	—	K	K
Laurila				0	639	25 A	—	—	K	—	—	—	K
Lauritsala				0	659	—	—	—	K	—	—	—	K
Lautiosaari				0	—	—	—	—	—	—	—	—	K
Leikola	170	170	550	0	804	—	—	—	—	—	—	—	—
Lempäälä				2	780	—	—	—	—	—	—	K	—
Leppäkoski				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leppävaara	266	292	550	4	—	—	—	—	—	—	—	K	K
Leteensuo				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Liekka		151	265	1	710	—	25	K	K	—	K	K	K
Lieksan teollisuuskylä				0	690	—	—	—	—	—	—	—	K
Lielähti				0	826	—	8	—	K	—	—	—	K
Lievestuore		259	265	1	827	25 A	23	—	K	—	—	K	K
Liminka		(147)	(265)	(1)	753	25 A	23	—	K	—	—	K	K
Lohiluoma				0	243	—	—	—	K	—	—	—	K
Lohja				0	493	25 A	86	—	K	—	—	—	K
Lohjanjärvi				0	422	—	—	—	—	—	—	—	K
Loimaa	252	450	550	3	785	—	—	—	K	—	—	K	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Liftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side load- ing plat- form lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Louhela	238	238	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Loukolampi				0	886	—	—	—	—	—	—	—	—
Loviisan satama				0	775	25 A	Y	—	K	Y	—	—	K
Luikonlahti				0	890	25 A	—	—	Y	—	—	—	K
Luoma	216	216	265	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Lusto		124	265	1	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Luumäki				0	747	—	13	—	K	—	—	—	K
Lähdemäki				0	998	—	—	—	—	—	—	—	—
Länkipohja				0	802	—	—	—	—	—	—	—	—
Maanselkä				0	647	—	—	—	K	—	—	—	K
Maaria				0	743	—	—	—	—	—	—	—	—
Madesjärvi				0	777	25 A	7	—	K	—	—	—	K
Majajärvi				0	717	—	—	—	—	—	—	—	—
Malmi	300	348	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Malminkartano	284	284	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Markkala				0	751	—	—	—	—	—	—	—	—
Martinlaakso	236	236	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Masala	216	235	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Matkaneva				0	845	—	—	—	—	—	—	—	—
Mattila				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Meltola				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	K
Metsäkansa				0	300	—	9	—	K	—	—	—	K
Mikkeli	350	452	550	3	757	25 A	—	—	Y	—	—	K	K
Misi		350	265	1	771	63 A	51	—	K	—	—	K	K
Mormila	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laituri	Kuorma- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längden	Längsta perrong- längden	Perrong- höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side load- ing plat- form length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Muhos	151	212	265	2	989	25 A	25	—	K	—	—	K	K
Mukkula				0	342	—	—	—	K	—	—	—	K
Murtomäki				0	764	—	—	—	K	—	—	—	K
Mustio				0	808	—	—	—	K	—	—	—	K
Mustolan satama				0	500	—	Y	—	Y	—	—	—	K
Muukko				0	787	—	—	—	—	—	—	—	—
Muurame				0	838	—	—	—	K	—	—	—	K
Muurola	316	317	265	2	726	—	—	—	K	—	—	K	K
Myllykangas				0	882	—	—	—	—	—	—	—	—
Myllykoski	110	110	265	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Myllymäki		219	265	1	792	—	—	—	K	—	—	K	K
Myllyoja				0	415	—	—	—	Y	—	—	—	K
Mynttilä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mynämäki		(124)	(265)	(1)	496	—	—	—	K	—	—	K	K
Myrskylä				0	625	—	—	—	K	—	—	—	—
Myrymäki	232	232	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Mäkkylä	270	288	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Mäntsälä	220	220	550	2	999	—	—	—	—	—	—	K	—
Mänttä				0	680	—	—	—	K	—	—	—	K
Mäntyharju	457	457	550	2	992	—	159	—	K	—	—	K	K
Mäntyluoto				0	798	—	Y	—	Y	—	—	—	K
Naantali				0	485	—	20	—	Y	Y	—	—	K
Naarajärvi				0	770	—	—	—	K	—	—	—	K
Nakkila				0	733	—	—	—	—	—	—	—	—
Nastola	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perronglängden	Längsta perronglängden	Perronghöjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side load- ing plat- form length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Niemenpää				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niinimaa		(85)	(265)	(1)	704	—	—	—	K	—	—	K	K
Niinimäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niinisalo				0	610	—	21	Y	Y	—	—	—	K
Niirala		(42)	(265)	(1)	929	25 A	Y	—	K	—	—	K	K
Niirala-raja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niittylahti				0	697	—	10	—	K	—	—	—	K
Nikkilä		(30)	(265)	(1)	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Nivala		97	265	1	825	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Nokia		282	265	1	865	—	—	—	—	—	—	K	K
Nummela				0	396	—	—	—	K	—	—	—	K
Nuppulinna	210	240	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nurmes	73	205	265	2	904	63 A	53	K	K	—	—	K	K
Närpiö				0	—	—	—	—	K	—	—	—	K
Ohenmäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Olli				0	—	—	—	—	—	—	—	—	K
Onttola				0	645	—	—	—	—	—	—	—	K
Orimattila				0	702	—	12	—	—	—	—	—	K
Orivesi	300	360	550	3	763	25 A	46	—	K	—	K	K	K
Orivesi keskusta		80	550	1	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Otalampi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Otanmäki				0	449	—	—	—	—	—	—	—	K
Otava		(152)	(265)	(1)	735	—	—	—	Y	—	—	K	K
Otavan satama				0	381	—	—	—	K	—	—	—	K
Oulainen	427	428	265	3	940	25 A	78	—	Y	—	—	K	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laituri	Kuorma- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längden	Längsta perrong- längden	Perrong- höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side load- ing plat- form length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
OULU													
<i>Oulu asema</i>	366	458	550/265	3	485	63 A, 1500 V	—	—	—	—	—	K	K
<i>Oulu Nokela</i>				0	990	—	—	—	—	—	—	—	K
<i>Oulu Oritkari</i>				0	1055	63 A	200	—	—	—	—	—	K
<i>Oulu tavara</i>				0	771	25 A	—	—	—	—	K	—	K
<i>Oulu Tuira</i>				0	759	—	Y	—	—	—	—	—	K
<i>Paimio</i>				0	751	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Palopuro</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Paltamo</i>		230	265	1	664	—	—	—	K	—	—	K	K
<i>Palta Oy</i>				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	K
<i>Pankakoski</i>				0	535	—	—	—	K	—	—	—	K
<i>Parkkala</i>	210	379	265	3	786	25 A	29	—	K	—	—	K	K
<i>Parkano</i>	600	600	550	3	943	25 A	9, Y	—	K	—	—	K	K
<i>Parola</i>	191	196	550	2	920	—	31	—	K	—	—	K	K
<i>Pello</i>		454	265	1	715	25 A	30	—	Y	—	—	K	K
<i>Peltosalmi</i>				0	504	—	—	—	K	Y	—	—	K
<i>Perniön viljavarasto</i>				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	K
<i>Peräseinäjoki</i>				0	765	—	—	—	K	—	—	—	K
<i>Pesökylä</i>		(80)	(265)	(1)	815	—	Y	—	K	—	—	K	K
<i>Petäjävesi</i>		142	265	1	762	—	—	—	K	—	—	K	K
PIEKSÄMÄKI													
<i>Pieksämäki asema</i>	84	611	265	5	499	63 A, 1500 V	Y	—	—	—	—	K	K
<i>Pieksämäki lajittelu</i>				0	954	—	—	—	—	—	—	—	K
<i>Pieksämäki tavara</i>				0	752	—	—	—	—	—	K	—	K
<i>Pieksämäki Temu</i>				0	947	25 A	—	—	K	—	—	—	K
<i>Pietarsaari</i>				0	759	—	—	—	K	—	—	—	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perronglängden	Längsta perronglängden	Perronghöjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side load- ing plat- form lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Pihlajavesi	99	120	550/265	2	541	—	—	—	K	—	—	K	K
Pihlava				0	359	—	—	—	—	—	—	—	K
Pintipudas		(125)	(265)	(1)	787	25 A	Y	Y	K	—	—	K	K
Piikkiö		(31)	(265)	(1)	308	—	—	—	K	—	—	K	K
Pikkarala				0	759	—	—	—	—	—	—	—	K
Pitäjänmäki	270	306	550	2	—	—	—	—	—	Y	—	K	—
Pohjankuru				0	300	—	—	—	K	—	—	—	K
Pohjois-Haaga	240	240	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pohjois-Louko				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Poikkeus				0	715	—	—	—	—	—	—	—	—
Poiksilta				0	737	—	—	—	K	—	—	—	K
Pori	251	251	550	2	746	63 A, 1500 V	11	—	—	—	K	K	K
Porokylä				0	482	—	—	—	K	—	—	—	K
Puhos				0	650	25 A	13	—	K	—	—	—	K
Puistola	274	274	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pukimäki	273	279	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Pulsa		(66)	(265)	(1)	1839	—	—	—	K	—	—	K	K
Punkaharju		201	265	1	482	25A	—	—	K	—	—	K	K
Pyhäkumpu				0	378	—	9	—	K	—	—	—	K
Pyhäkumpu erkanemisvaihe				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pyhäsaari		126	265	1	668	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Pännäinen	338	440	265	2	765	25 A	18	—	K	—	—	K	K
Pääskylähti				0	698	—	12	—	K	—	—	—	K
Raahen				0	1123	63 A	53	—	K	—	—	—	K
Raippo				0	1855	—	—	—	—	—	—	—	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perronglängden	Längsta perronglängden	Perronghöjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Persontrafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Raisio	(120)	(168)	(265)	(3)	386	—	—	—	—	—	—	—	K
Rajamäki				0	290	—	—	—	K	—	—	—	K
Rajaperkiö				0	750	—	—	—	—	—	—	—	—
Rantasalmi				0	585	25 A	98	—	K	—	—	—	K
Rasinsuo				0	742	—	—	—	—	—	—	—	—
Ratikylä				0	750	—	—	—	K	—	—	—	K
Rauha				0	793	—	—	—	K	—	—	—	K
Rauhalahhti				0	267	—	—	—	—	—	—	—	—
Rauma				0	940	25 A	80	K	Y	Y	K	—	K
Raunio				0	760	—	—	—	—	—	—	—	—
Rautaruukki				0	884	—	—	—	Y	—	—	—	K
Rautjärvi				0	787	—	—	—	—	—	—	—	—
Rautpohja				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	K
Rekola	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Retretti		121	265	1	—	—	—	—	—	—	—	K	—
RIIHIMÄKI													
<i>Riihimäki Arolampi</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Riihimäki asema</i>	425	430	550/265	5	643	63 A, 1500 V	Y	—	Y	—	K	K	K
<i>Riihimäki lajittelu</i>				0	839	—	—	—	—	—	—	—	K
<i>Riihimäki tavara</i>				0	705	—	Y	Y	K	—	—	—	K
Riippa				0	842	—	—	—	—	—	—	—	—
Ristiina				0	885	—	—	—	K	—	—	—	K
Ristijärvi		(80)	(265)	(1)	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Rovaniemi	485	548	550/265	3	738	63 A, 1500 V	33	Y	Y	—	—	K	K
Ruha				0	850	—	—	—	—	—	—	—	—

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoitettava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side load- ing plat- form lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Runni		36	550	1	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Ruosniemi		(100)	(265)	(1)	503	—	—	—	Y	—	—	K	K
Ruukki	430	448	265	2	760	25 A	7, Y	—	K	—	—	K	K
Ruusutorppa				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ryttylä	171	173	550	2	—	—	7	—	K	—	—	K	K
Röykkä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	K
Röyttä				0	733	25 A	—	—	K	—	—	—	K
Saakoski				0	819	25 A	—	—	K	—	—	—	K
Saari		(201)	(265)	(1)	693	—	—	—	—	—	—	K	—
Saarijärvi		(75)	(265)	(1)	594	25 A	40	K	K	—	—	K	K
Salla				0	501	—	12	—	K	—	—	—	K
Salmiinen				0	764	—	—	—	K	—	—	—	K
Salmivaara				0	630	—	—	—	K	—	—	—	K
Salo	306	310	550	3	403	—	—	K	K	—	—	K	K
Sammalisto				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Santala		70	550	1	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Saunamäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Savio	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Savonlinna	165	165	265	2	557	63 A	Y	—	K	—	K	K	K
Savonlinna-Kauppatori		149	265	1	—	—	—	—	—	—	—	K	—
SEINÄJOKI													
Seinäjoki asema	146	463	550/265	5	656	63 A, 1500 V	—	—	—	—	—	K	K
Seinäjoki tavara				0	861	—	Y	—	K	30	K	—	K
Seinäpää				0	772	—	—	—	—	—	—	—	—
Sieppiäarvi				0	756	—	Y	—	Y	—	—	—	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spår-längd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side load- ing plat- form lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Sievä		(77)	(265)	(1)	743	—	—	—	K	—	—	K	K
Siikämäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Siilinjärvi	156	360	265	2	703	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Simo		(88)	(265)	(1)	1021	—	46	—	K	—	—	K	K
Simpele	271	301	265	3	845	25 A	17	K	K	—	—	K	K
Sipilä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sisättö				0	757	—	—	—	—	—	—	—	—
Siuntio	112	178	550	2	480	—	—	—	—	—	—	K	—
Siuro		(113)	(265)	(1)	746	—	—	—	—	—	—	K	—
Skogby		68	550	1	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Sköldvik				0	929	25 A	—	—	—	—	—	—	K
Soinlahti				0	888	25 A	—	—	Y	—	—	—	K
Sorsasalo				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sukeva	100	239	265	2	625	—	—	—	K	—	—	K	K
Suolahti		(150)	(265)	(1)	695	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Suonenjoki	250	341	265	3	825	16 A	Y	K	K	—	—	K	K
Suoniemi				0	743	—	—	—	—	—	—	—	—
Syrjä				0	—	—	6	—	K	—	—	—	K
Syrjämäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sysmäjärvi				0	501	—	—	—	K, Y	—	—	—	K
Säkylä				0	587	—	—	—	—	—	—	—	K
Säkäniemi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sänkämäki				0	700	—	—	—	K	—	—	—	K
Sääksjärvi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Taavetti				0	812	—	Y	—	K	—	—	—	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perronglängden	Längsta perronglängden	Perronghöjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side load- ing plat- form lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Tahkoluoto				0	500	—	—	—	Y	—	—	—	K
Taipale				0	818	—	—	—	—	—	—	—	—
Talviainen				0	732	25 A	—	—	K	—	—	—	K
Talvivaara				0	760	—	—	—	—	—	—	—	K
Tammisaari		80	550	1	—	—	—	—	—	—	—	K	—
TAMPERE													
Tampere asema	500	500	550	5	517	63 A, 1500 V	—	—	—	—	—	K	—
Tampere Järvensivu				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tampere tavara				0	767	63 A, 1500 V	15	—	—	12,5	K	—	K
Tampere Viinikka				0	966	—	179	—	—	50	—	—	K
Tapanila	272	272	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Tapavainola				0	750	—	—	—	—	—	—	—	—
Tavastila		47	265	1	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Tervajoki		171	265	1	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Tervasuo				0	722	—	—	—	—	—	—	—	K
Tervola	231	301	265	2	709	25 A	11	—	K	—	—	K	K
Teuva				0	477	25 A	—	—	K	—	—	—	K
Tikkala				0	1033	—	—	—	—	—	—	—	—
Tikkurila	320	444	550	6	344	—	30, Y	—	K	—	—	K	K
Tohmajärvi				0	742	—	—	—	K	—	—	—	K
Toijala	450	450	550	4	690	25 A	—	—	K	Y	—	K	K
Toivala				0	753	—	—	—	K	—	—	—	K
Tolsa	220	220	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Tommola				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torkkeli				0	788	—	—	—	—	—	—	—	—

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side load- ing plat- form length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Tornio	(86)	(101)	(265)	(2)	797	63 A	215, Y	K, Y	K	70	—	K	K
Tornio Itäinen		300	550	1	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Tornio-raja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tuomarila	220	222	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Tuomioja		(198)	(265)	(1)	644	25 A	11	—	K	—	—	K	K
Turenki	170	170	550	2	1212	—	—	—	K	—	—	K	K
TURKU													
Kupittaa	420	420	550	2	632	—	—	—	—	—	—	K	—
Turku asema	315	466	550	6	756	63 A, 1500 V	Y	Y	—	—	K	K	K
Turku satama	300	304	550/265	2	421	63 A	—	—	—	—	—	K	K
Turku tavara		(200)	(265)	(1)	505	25 A	8	—	—	—	—	—	K
Turku Viheräinen				0	469	—	—	—	—	—	—	—	K
Tuupovaara				0	603	—	13	—	K	—	—	—	K
Tuuri		66	550	1	335	—	—	—	K	—	—	K	K
Törmä				0	856	—	—	—	—	—	—	—	—
Törolä				0	760	—	—	—	—	—	—	—	—
Uimaharju		174	265	1	808	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Ujala				0	732	—	—	—	K	—	—	—	K
Utajärvi	163	174	265	2	716	—	25	—	K	—	—	K	K
Utti				0	480	—	100	—	K	—	—	—	K
Uusikaupunki		(66)	(265)	(1)	681	—	24	—	—	—	—	K	K
Uusikylä				0	1498	—	57	—	K	—	—	—	K
Vaajakoski				0	726	25 A	13	—	K	—	—	—	K
Vaala	183	236	265	2	995	25 A	25	—	K	—	—	K	K
Vaarala				0	327	—	—	—	K	—	—	—	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side load- ing plat- form length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Vaasa		288	550	1	450	63 A, 1500 V	—	—	—	—	—	K	K
Vahojärvi				0	716	—	—	—	—	—	—	—	—
VAINKKALA													
Vainikkala asema	482	484	550	3	896	—	—	—	—	—	—	K	K
Vainikkala tavara				0	1083	25 A	Y	K	K	30,5	—	—	K
Vainikkala-raja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Valimo	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Valkeakoski		(42)	(265)	(1)	903	—	54	—	K	—	—	K	K
Valkeasuo				0	628	—	—	—	—	—	—	—	—
Valtimo				0	804	—	—	—	K	—	—	—	K
Vammala	251	251	550	3	841	—	128	—	Y	—	—	K	K
Vanattara				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vantaankoski	276	276	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Varkaus	180	213	265	2	728	25 A	20, Y	Y	K	—	—	K	K
Vartius				0	1094	—	—	—	Y	—	—	—	K
Vartius-raja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vasikkahaka				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vaskiluoto				0	497	—	Y	—	K	—	—	—	K
Venetmäki				0	838	—	—	—	K	—	—	—	K
Vesanka				0	—	—	10	—	K	—	—	—	K
Viekki				0	750	—	—	—	K	—	—	—	K
Vierumäki				0	620	—	92	—	K	—	—	—	K
Vihanti	395	455	265	2	699	25 A	—	—	Y	—	—	K	K
Vihtari	58	103	265	2	551	25 A	29	—	K	—	—	K	K
Vilala	170	170	550	2	325	—	—	—	K	—	—	K	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side load- ing plat- form lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Viinijärvi	136	211	265	2	641	25A	—	—	K	—	—	K	K
Villähde				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vilppula		110	550	1	697	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Vinnliä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Voltti				0	760	—	—	—	K	—	—	—	K
Vuohijärvi				0	713	—	15	K	—	—	—	—	K
Vuojoki				0	760	—	—	—	—	—	—	—	—
Vuokatti	(111)	(116)	(265)	(2)	674	25 A	—	—	Y	—	—	K	K
Vuonismahti		94	265	1	701	—	—	—	—	—	—	K	—
Vuonos				0	501	—	—	—	Y	—	—	—	K
Vuorten-Vuori				0	—	—	Y	—	Y	—	—	—	K
Vuosaari				0	930	—	Y	—	Y	Y	K	—	K
Ykspihlaja				0	859	25 A	57	—	K	—	—	—	K
Ylistaro		176	265	1	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Ylitornio		167	265	1	138	25 A	—	—	—	—	—	K	—
Ylivalli				0	1013	—	—	—	K	—	—	—	K
Ylivieska	315	482	265	3	812	63 A	Y	—	Y	Y	K	K	K
Yläkoski				0	472	—	—	—	K	—	—	—	K
Ylämylly				0	674	—	77	—	K	—	—	—	K
Ylöjärvi				0	714	—	60	—	K	—	—	—	K
Ypykkävaara				0	775	—	—	—	K	—	—	—	K
Äetsä		(157)	(265)	(1)	916	—	—	—	K	—	—	K	K
Äntäri	85	225	265	2	617	—	—	—	—	—	—	K	—
Ämmänsaari				0	721	25 A	—	—	—	—	—	—	K
Äänekoski		(73)	(265)	(1)	860	25 A	19	K	K, Y	—	—	—	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåraneläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Ahonpää		Aho	690+468	Seinäjäoki – Oulu	Vhanti	K		
Aviapolis		Avp		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Haimoo		Hmo	87+700	Hyvinkää – Karjaa	Vhti	K		
Jäniskorpi		Jnk	586+856	Seinäjäoki – Oulu	Kannus	K		
Kiilinkangas		Kkg	299+490	Kouvola – Joensuu	Lappeenranta	K		
Kivistö		Ktö		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Kuninkaanmäki		Knm	38+500	Kerava – Vuosaari	Vantaa	K		
Leinelä		Lnä		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Lentoasema		Len		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Liminpuro	Flygplatsen	Lmp	864+750	Oulu – Kontiomäki	Vaala	K		
Niska		Nsk	826+880	Oulu – Kontiomäki	Utajärvi	K		
Pappilankangas		Pkg	308+633	Kouvola – Joensuu	Lappeenranta	K		
Petas		Pet		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Puikkokoski		Pui	665+680	Kontiomäki – Vartius-raja	Paltamo	K		
Riijärvi		Rjr	502+597	Seinäjäoki – Oulu	Uusikaarlepyy	K		
Ruoneva		Rnv		Seinäjäoki – Oulu	Siikajoki	K		
Ruskeasanta	Rödsand	Rs		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Saarela		Srl	594+546	Seinäjäoki – Oulu	Kannus	K		
Salmenmäki		Sal		Seinäjäoki – Oulu	Vhanti	K		
Tikkaperä		Tkp	720+645	Seinäjäoki – Oulu	Liminka	K		
Temmesjoki		Tmj		Seinäjäoki – Oulu	Liminka	K		
Tuomaanvaara		Tva	682+300	Kontiomäki – Vartius-raja	Ristijärvi	K		
Tupavuori		Tvu	260+100	Kouvola – Joensuu	Lappeenranta	K		
Vehkala	Veckal	Veh		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Vinikkala	Vinikby	Vkl		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Ylikkälä		Yll	268+500	Kouvola – Joensuu	Lappeenranta	K		

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser /
 Planerade trafikplatser

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perronglängden	Längsta perronglängden	Perronghöjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Persontrafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Ahonpää													
Aviapolis													
Haimoo													
Jäniskorpi													
Kiilikangas													
Kivistö													
Kuninkaanniemi													
Leinälä													
Lentoasema													
Liminpuro													
Niska													
Pappilankangas													
Petas													
Puikkokoski													
Riijärvi													
Ruoneva													
Ruskeasanta													
Saarela													
Salmenmäki													
Tikkaperä													
Temmesjoki													
Tuomaanvaara													
Tupavuori													
Vehkala													
Viinikkala													
Ylikkälä													

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
 Information om de planerade trafikplatserna

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Kauko-ohjaus manuaalinen	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåraneläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Buslovskaja			288+000	Vainikkala raja – Viipuri		K		
Haaparanta	Haaparanta	Hpa	888+130	Tornio-raja – Boden	Haparanda	K		
Kivijärvi		Kiv	759+800	Vartius-raja – Kostamus		K		
Svetogorsk			338+200	Imatrankoski-raja – Kamennogorsk (Antrea)		K		
Vätsilä		Vär	553+300	Niirala-raja – Matkaselkä		K		

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuorma- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längden	Längsta perrong- längden	Perrong- höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side load- ing plat- form length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Buslovskaja													
Haaparanta													
Kivijärvi													
Svetogorsk													
Vätsilä													

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/ Utländska gränsstationer

Bilaga 3

Trafikeringsföreskrifter för passage av Torneå-Haparanda

Förord

Föreskrifterna i bilaga 3 baserar sig på Tågsäkerhetsstadgan som togs i bruk 5.6.2005 och på de preciseringar som gjorts i enlighet med den. Tågsäkerhetsstadgan kommer att ändras i 1.11.2008 efter att nätbeskrivningen publicerats, varför denna bilaga i sin helhet kommer att uppdateras på RHK:s webbplats på adressen <http://www.rhk.fi>.

Området på båda sidor om landsgränsen (mellan signal HP 8/3 och T 832) klassas som en "Gemensam zon" som trafikledningen i Sverige och Finland gemensamt ska reservera innan anordning tillåts.

Utgångspunkten är att endast en anordning får förekomma inom den gemensamma zonen, förutom i samband med oregelmässighet såsom lokskada, olycka o dyl. Denna föreskrift har utarbetats i samarbete med Banverket Sverige norra banregionen och Banförvaltningscentralen i Finland.

Omfattning

Föreskriften hanterar gränsöverskridande rörelser och arbeten inom den gemensamma zonen.

Bindande referenser

- **TRI (BVF 900.3)** (Säkerhetsordning/
Trafiksäkerhetsinstruktion)
- **JT** (Junaturvallisuussäntö/
Tågsäkerhetsstadga)

Definitioner

▪ Gemensam zon

Det område som reserveras gemensamt av svensk och finsk trafikledning, begränsas på svensk sida av mellansignalen 6/3 och på finsk sida av dvärgsignalen T 832.

▪ Gränsöverskridande rörelse

Rörelse som framförs helt eller delvis inom den gemensamma zonen

▪ Anordning

Med anordning avses arbete, växling eller småfordonsväxling

▪ Tillstånd

Med tillstånd avses de tillstånd som lämnas enligt respektive lands förvaltning i samband med att en anordning får påbörjas/starta.

▪ Svensk anordning

Växlingsrörelse eller arbete som härrör från Sverige

▪ Finsk anordning

Växlingsrörelse eller arbete som härrör från Finland

Allmänt

Föreskriften är upprättad på svenska och finska med likalydande innehåll.

Ingen anordning får förekomma inom den gemensamma zonen utan att svensk och finsk trafikledning har reserverat spåravsnittet.

Endast i undantagsfall, t.ex. vid olycka eller lokskada, tillåts flera anordningar inom den gemensamma zonen. Överenskommelse kan göras om att flera anordningar får förekomma. Detta ska dock göras i god tid i samverkan mellan de båda förvaltningarna.

Gränsöverskridande rörelser Haparanda – Torneå – Haparanda

Allmänt

Gränsöverskridande rörelser sker enligt finsk Jt som "växling", samt enligt svensk TRI (BVF 900.3) som "växling" eller "småfordonsväxling".

Besked och förmedlingar

Finsk personal håller kontakt med finsk trafikledning som förmedlar besked till och från svensk trafikledning.

Svensk personal håller kontakt med svensk trafikledning som förmedlar besked till och från finsk trafikledning.

Haparanda – Torneå

Innan gränsöverskridande svensk växlingsrörelse Haparanda – Torneå får starta skall tillstånd ha erhållits av tågklareraren Haparanda.

Innan gränsöverskridande finsk växlingsrörelse Haparanda – Torneå får starta skall tillstånd ha erhållits av trafikledning Torneå.

Anmälan om avslutad rörelse görs till den trafikledning där tillstånd erhållits.

Torneå – Haparanda

Innan gränsöverskridande finsk växlingsrörelse Torneå – Haparanda får starta skall tillstånd erhållas av trafikledning Torneå.

Innan gränsöverskridande svensk växlingsrörelse Torneå – Haparanda får starta skall tillstånd erhållas av tågklareraren Haparanda.

Anmälan om avslutad rörelse görs till den trafikledning där tillstånd erhållits.

Arbete inom den gemensamma zonen

Allmänt

Finsk personal håller kontakt med finsk trafikledning som förmedlar eventuella besked till och från svensk trafikledning.

Svensk personal håller kontakt med svensk trafikledning som förmedlar eventuella besked till och från finsk trafikledning.

Svensk personal

Arbete som bedrivs av svensk personal inom den gemensamma zonen ska begära tillstånd hos tågklareraren Haparanda.

Innan tillstånd lämnas ska tågklareraren Haparanda reservera den gemensamma zonen hos trafikledning Torneå.

Anmälan om avslutad anordning inom den gemensamma zonen görs hos tågklareraren Haparanda.

Finsk personal

Arbete som bedrivs av finsk personal inom den gemensamma zonen ska begära tillstånd hos trafikledning Torneå.

Innan tillstånd lämnas ska trafikledning Torneå reservera den gemensamma zonen hos tågklareraren Haparanda.

Anmälan om avslutad anordning inom den gemensamma zonen görs hos trafikledning Torneå.

Säkerhetssamtal och dokumentation

Säkerhetssamtal

Säkerhetssamtal mellan svensk och finsk trafikledning kan genomföras på svenska eller finska. Översättningstabell i bilaga 5 kan användas och exempel på användbara fraser finns i bilaga 6.

Säkerhetssamtal ska repeteras.

Dokumentation med mera

Alla anordningar som föranleder reservation av den gemensamma zonen skall dokumenteras enligt respektive förvaltnings föreskrifter.

Reservation av gemensam zon

Reservation av gemensam zon görs mellan svensk och finsk trafikledning i samverkan.

Upphävande av reserverad gemensam zon görs av svensk och finsk trafikledning i samverkan.

Största tillåtna hastighet

Största tillåtna hastighet framgår av hastighetstavlor (se bilaga 2).

Olyckshantering

Olycka eller tillbud rapporteras till trafikledningen.

Handsignaler

Svensk växling ska tillämpa handsignaler enligt BVF 900.3. Detta oavsett om rörelsen (handsignaleringen) sker på svensk eller finländsk sida.

Finsk växling använder handsignaler enligt JT. Detta oavsett om rörelsen (handsignaleringen) sker på finländsk eller svensk sida.

Signalen "stopp" gäller oavsett om den ges enligt svenska eller finska regler.

Bilaga 1

Signaler och signalmedel

Signaler och signalmedel som anges i denna instruktion tillämpas i enlighet med respektive förvaltnings föreskrifter där inte annat anges.

Riktning Haparanda - Torneå

Från finska spåret, mellansignal (huvudvärgsignal) 1/6 km 1310.845



"Stopp"



"Rörelse tillåten"



"Rörelse tillåten -
Kontrollera hinderfrihet"



"Rörelse tillåten -
kontrollera växlar och hinderfrihet"

Från svenska spåren, mellansignal 5/6 km 1310.697



"Stopp"



"Rörelse tillåten
- kontrollera växlar och hinderfrihet"

Svenska och finska spåren, mellansignal 6/8 km 1311.006



"Stopp"



"Rörelse tillåten"

Gemensamt spår, Torneå T 832, km 886.8



"Stopp"



"Kör varsamt"

Riktning Torneå – Haparanda

I Torneå finns inga optiska signaler för rörelser i riktning mot Sverige.

Mellansignal 6/3, km 1311.012



“Stopp”



“Rörelse tillåten –
kontrollera växlar och hinderfrihet”

Bilaga 2

Hastighetstavlor

Enligt JT



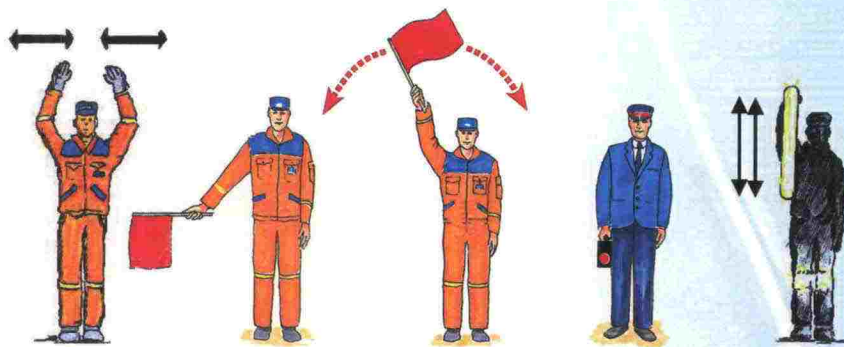
Största tillåtna hastighet
(exemplet visar max 30 km/h)

Enligt BVF 900.3



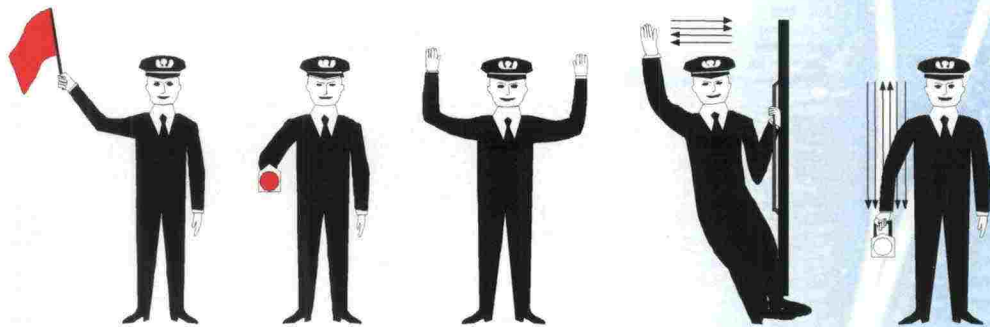
Största tillåtna hastighet
(exemplet visar max 30 km/h)

Bilaga 3
Stoppsignalering
Enligt BVF 900.3

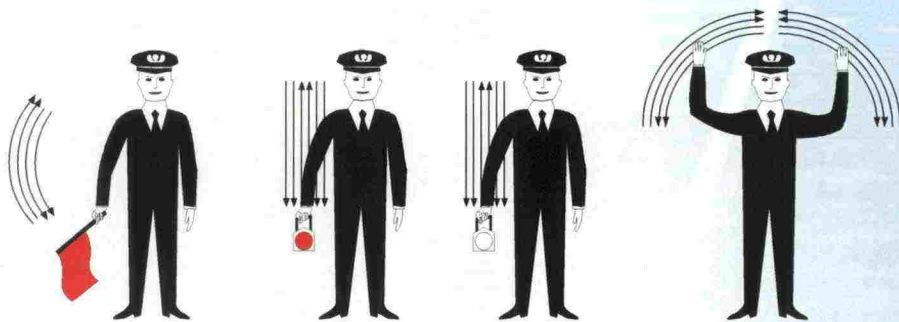


Betydelse: Stopp

Enligt JT



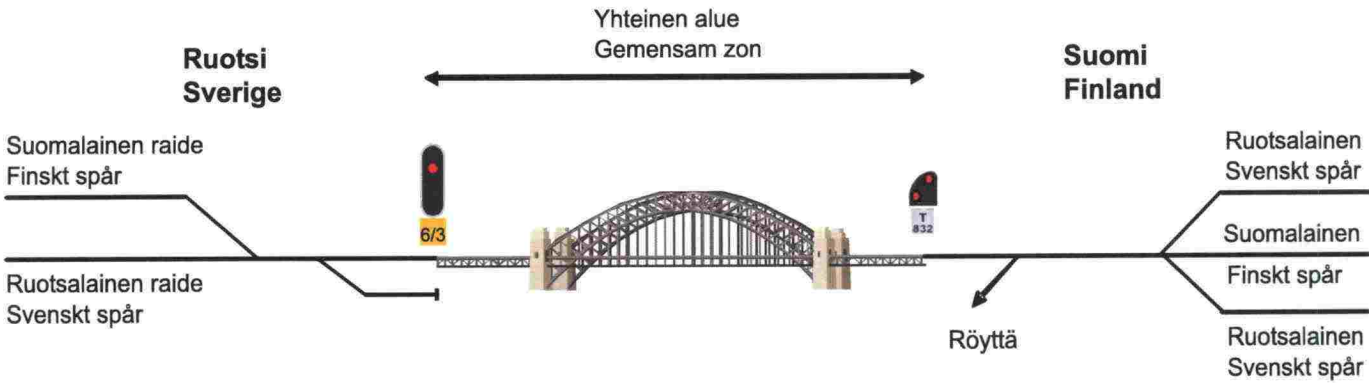
Betydelse: Stopp



Betydelse: Fara (nödstopp)

Bilaga 4

Skiss över området Haparanda – Torneå



Bilaga 5

Översättningstabell:

Svenska	Finska	English
Växling	Vaihtotyö	Shunting work
Arbete	Työ	Work
Reserverad zon	Varaus	Reserved/Occupied
Upphävande	Peruuttaminen	Clearance of occupancy
Tågklarerare	Junasuorittaja	Dispatcher
Trafikledning	Liikenteenohjaus	Traffic control
Station	Asema	Station
Fara	Vaara	Danger
Stoppsignal	Seis-opaste	Stop aspect
Passage av en signal	Opastimen ohittaminen	Passing of signal
Signal	Opastin/Opaste	Signal/Signal aspect
Repetera	Toistaa	Repeat
Rätt uppfattat	Oikein ymmärretty	Correctly read

Bilaga 6

Exempel på fraseologi:

Begäran om reserverad zon på grund av växlingsrörelse

Sve: Tågklareraren _____, reserverad zon Haparanda – Torneå, växling.

Fin: Liikenteenohjaus _____, varaus Haaparanta – Tornio välille, vaihtotyö.

Begäran om reserverad zon på grund av arbete

Sve: Tågklareraren _____, reserverad zon Haparanda – Torneå, arbete.

Fin: Liikenteenohjaus _____, varaus välille Haaparanta – Tornio, työ.

Upphävande av reserverad zon

Sve: Tågklareraren _____, upphävande reserverad zon _____ - _____

Fin: Liikenteenohjaus _____, varauksen peruuttaminen välille _____ - _____

Reservering av zon på grund av fara

Sve: Tågklareraren _____, Fara Haparanda – Torneå.

Fin: Liikenteenohjaus _____, vaara Haaparanta – Tornio,

Tillstånd att passera en signal i stopp, Haparanda

Sve: Tågklareraren Haparanda, medgivande att passera signal (ett-sex) och/eller (åtta-tre) och/eller (sex-åtta)

Fin: Liikenteenohjaus Haaparanta, lupa ohittaa opastin (yksi-kuusi) ja/ tai (kahdeksan-kolme) ja/ tai (kuusi-kahdeksan)

Tillstånd att passera en signal i stopp, Torneå

Sve: Tågklareraren Torneå, växling, medgivande att passera signal (T åtta-tre-två)

Fin: Liikenteenohjaus Tornio, vaihtotyö, lupa ohittaa opastin (T kahdeksan-kolme-kaksi)

Rätt uppfattat

Sve: Rätt uppfattat

Fin: Oikein ymmärretty

Repetera

Sve: Repetera

Fin: Toista

Bilaga 4

Lastprofil

Med lastprofil (KU) avses det område inom vilket lasten i en öppen vagn måste hållas då vagnen befinner sig i mittläge på ett rakt, jämnt spår.

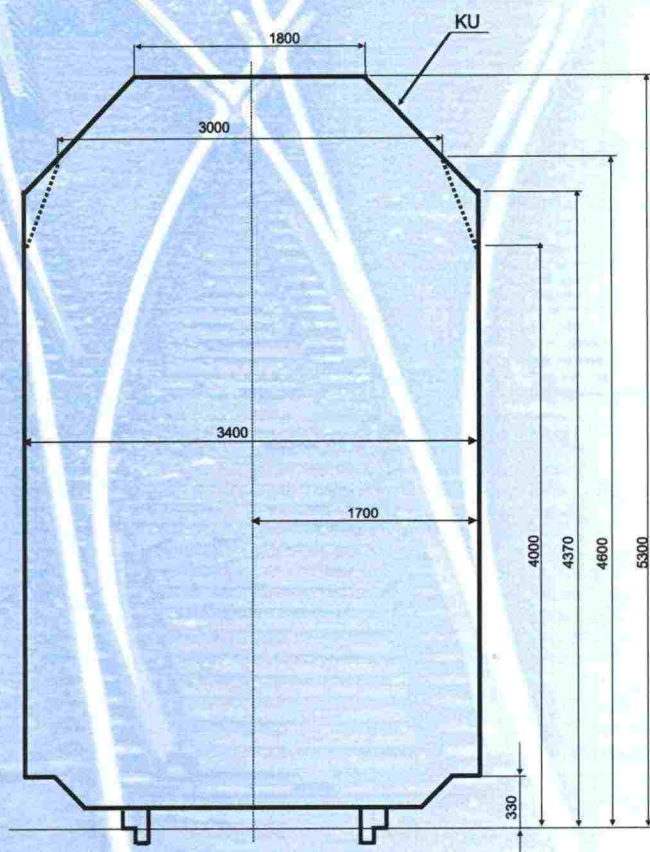


Bild 1. Lastprofilens huvudmått.

Tillämpning av lastprofilen

Lastprofilen gäller över hela bannätet med undantag av fall som presenteras senare.

Lastprofilen kan tillämpas på vagnar som har ett axel- eller boggieavstånd på högst 17,5 m och vilkas lastareal utanför axel- eller boggieavståndet är högst 0,2 gånger vagnens axel- eller boggieavstånd. I övriga fall skall lastningen kontrolleras separat.

Om lasten under transporten kan förflytta sig över lastprofilen i sidled, skall lastens bredd minskas i motsvarande mån. Om lastens rörelse gör att lasten på sina ställen höjs över lastprofilen, skall lastens höjd minskas i motsvarande mån.

I sådana fall då lasten når lägre än vagnens golv tillämpas bestämmelserna om fordonsprofil för rullande materiel (LKU), eller så betraktas transporten som specialtransport.

Begränsningar avseende lastprofilen

De broar som begränsar lastprofilen (KU) finns på banavsnittet Helsingfors station – Böle station – Ilmala bangård. Lastprofilen som gäller på broarna har märkts ut med en streckad linje (-----) i lastprofilsskissen (bild 1).

På flera industrispår och andra spåranslagningar gäller begränsningar för lastprofilen som bör beaktas i samband med lokal trafikering.

Transporter som överstiger lastprofilen

Lastbilar som överstiger lastprofilen, samt deras släpvagnar och containrar, får transporteras separat på bestämda banavsnitt enligt bestämda villkor som anges i transporttillståndet. Transporter som överstiger lastprofilen får transporteras på de banavsnitt som anges i beskrivningen av bannätet enligt villkor som baserar sig på Järnvägsverkets bestämmelse.

Övriga transporter som överstiger lastprofilen betraktas som specialtransporter.

Bilaga 5

Normalsektionen för fria rummet

Formen och måttet för normalsektionen för det fria rummet (ATU) på ett rakt spår, på en linje och en bangård framgår av bild 1. Det rum där kontaktledningskonstruktionen skall inmonteras och strömbygeln skall gå igenom på elektrifierade spår visas av den brutna linjen D-E-F-G-H-L. I punkt 2 "Bangemetri" i publikationen "Bantekniska föreskrifter och anvisningar" (RATO) beskrivs utvidgningarna av normalsektionen för det fria rummet i kurvor, begränsningarna och andra noggrannare instruktioner.

Den egentliga genomfartssektionen

ATU skall tillämpas då nya konstruktioner och anordningar byggs och monteras i närheten av spår. Med tanke på specialtransporter utgör ATU, eller undantagen från den, den s.k. verkliga disponibla normalsektionen för det fria rummet, dvs. genomfartssektionen. Uppgifterna om genomfartssektionen sammanfattas banavsnittsvis och de kontrolleras kontinuerligt av banhållaren.

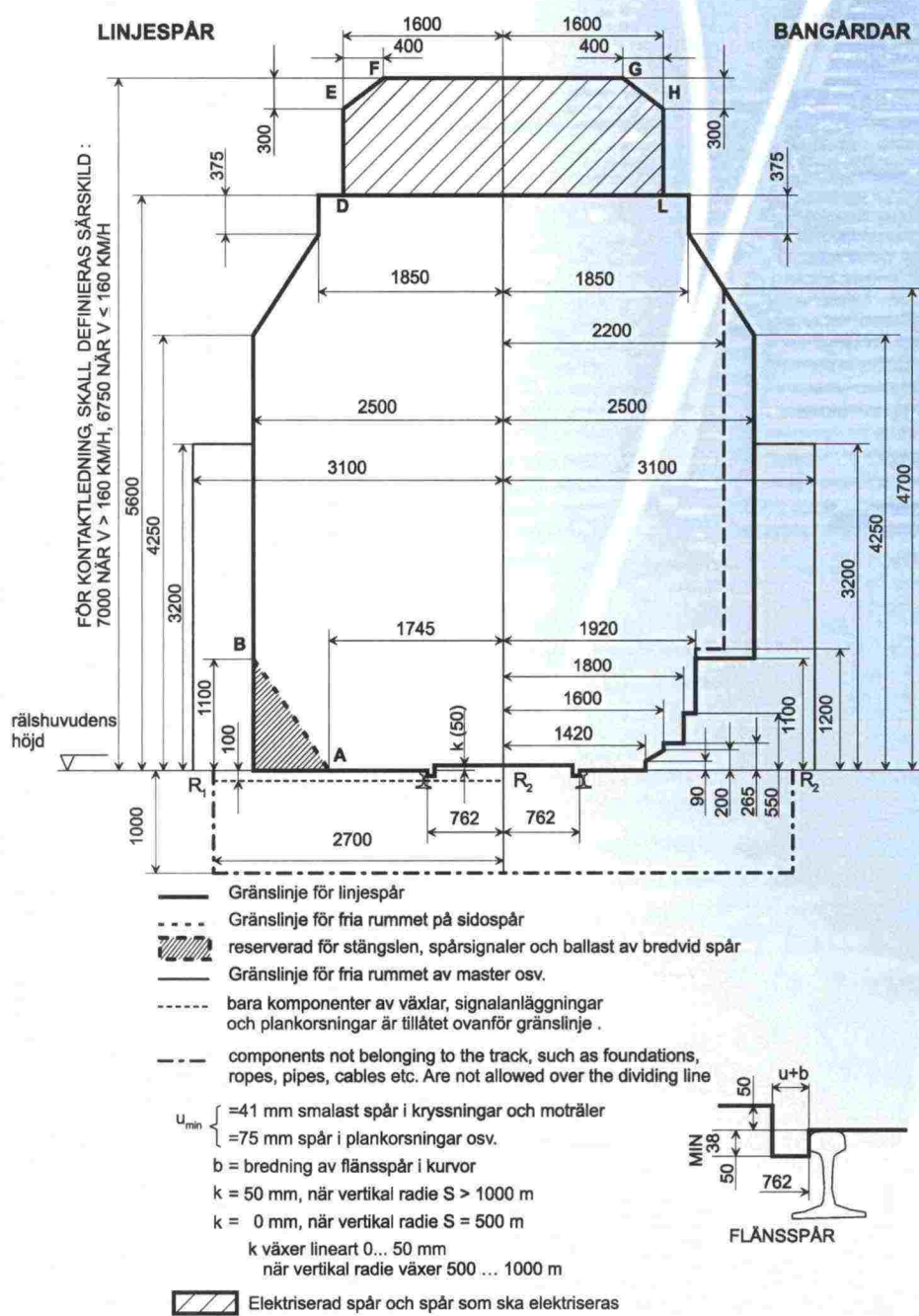


Bild 1. Huvudmått för normalsektionen för det fria rummet

Bilaga 6

Banornas överbyggnadsklasser och tillåtna hastigheter för olika axeltryck

Indelning av banorna i klasser

Banorna indelas i banklasser beroende på överbyggnaden enligt följande:

Tabell 1. Indelning av banorna i klasser

Klass	Överbyggnad			
RHK överbyggnadsklass	UIC	Räler	Sliprar	Ballast
A	C4	K30, K33	trä	ballastgrus eller motsvarande
B ₁	D4	K43, 54 E1, K60, 60 E1	trä	ballastgrus eller motsvarande
B ₂	D4	K43, K60	trä, betong	makadamballast
C ₁	D4/E4	54 E1	trä, betong, byggd före 1987	makadamballast
C ₂	D4/E4	54 E1	betong, byggd 1987 och därefter	makadamballast
D	D4/E4	60 E1	betong	makadamballast

Överbyggnadsklassens gräns går vid mittpunkten av trafikplatsens stationsbyggnad om inget annat angivits med kilometermärken.

Banavsnittens överbyggnadsklasser redovisas även i bild 1.

Det kan förekomma ändringar i överbyggnadsklassificeringen efter att Nätbeskrivningen 2010 gått i tryck. Eventuella ändringar uppdateras på webbsidorna Verkkoselostus 2010.

Underhållsansvar

Den underhållsskyldige har, beroende på skicket av banans överbyggnad, rätt att utfärda bestämmelser som begränsar det högsta tillåtna axeltrycket och hastigheten.

Tabell 2. Huvudbanornas överbyggnadsklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	RHK	UIC	loktåg	motor-vagnståg	16t	20t	22,5t	25t
Helsinki – Riihimäki								
Helsinki asema – Pasila asema	C ₁	D4	80	80	80	80	80	—
Pasila – Tikkurila västra spår	D	E4	160	160	120	120	100	100
Pasila – Tikkurika västra mittspår	D	E4	160	160	120	120	100	100
Pasila – Tikkurila östra mittspår	D	E4	120	120	120	120	100	100
Pasila – Tikkurila östra spår	D	E4	120	120	120	120	100	100
Tikkurila – Kerava västra spår	D	E4	200	200	120	120	100	100
Tikkurila – Kerava asema västra mittspår	D	E4	200	200	120	120	100	100
Tikkurila – Kerava asema östra mittspår	D	E4	120	120	120	120	100	100
Tikkurila – Kerava asema östra spår	D	E4	120	120	120	120	100	100
Kerava asema – Kytömaa västra spår	D	E4	120	120	120	120	100	100
Kerava asema – Kytömaa västra mittspår	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kerava asema – Kytömaa östra mittspår	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kerava asema – Kytömaa östra spår	D	E4	120	120	120	120	100	100
Kytömaa – Kyrölä	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kyrölä – Purola västra spår	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kyrölä – Purola mittspår	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kyrölä – Purola östra spår	D	E4	120	120	120	120	100	100
Purola – Riihimäki asema	D	E4	200	200	120	120	100	100
Riihimäki – Tampere								
Riihimäki asema – Sääksjärvi	D	E4	200	200	120	120	100	100
Sääksjärvi – Tampere tavara västra spår	D	E4	200	200	120	120	100	100
Sääksjärvi – Tampere tavara mittspår	D	E4	200	200	120	120	100	100
Sääksjärvi – Tampere tavara östra spår	D	E4	100	100	100	100	100	100
Tampere tavara – Tampere asema	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kerava – Sköldvik								
Kytömaa – Sköldvik	D	D4	80	80	80	80	80	—
Kerava – Vuosaari								
Kerava asema – Vuosaari	D	D4	—	—	80	80	80	80
Helsinki – Turku satama								
Helsinki asema – Leppävaara	D	D4	120	120	120	120	100	—
Leppävaara – Kirkkonummi	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Kirkkonummi – Karjaa	C ₁	D4	160	180	120	120	100	—
Karjaa – Pohjankuru	D	D4	160	200	120	120	100	—
Pohjankuru – km 103,6	C ₁	D4	160	180	120	120	100	—
km 103,6 – km 158,0	C ₂	D4	160	200	120	120	100	—
km 158,0 – Turku asema	C ₁	D4	160	180	120	120	100	—
Turku asema – Turku satama	C ₁	D4	40	40	40	40	40	—
Huopalahti – Vantaankoski								
	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
Turku – Uusikaupunki								
Turku asema – Raisio (km 207,4)	C ₁	D4	60	60	60	60	60	—
Raisio (km 207,4) – Uusikaupunki	B ₁	D4	60	60	60	60	50	—
Raisio – Naantali								
	B ₁	D4	50	50	50	50	50	—
Uusikaupunki – Hangonsaari								
Uusikaupunki – km 269,0	C ₁	D4	30	30	30	30	30	—
km 269,0 – km 269,7	B ₁	D4	30	30	30	30	30	—
km 269,7 – Hangonsaari	C ₁	D4	30	30	30	30	30	—
Hyvinkää – Karjaa								
Hyvinkää – km 133,1	C ₁	D4	80	80	80	80	80	—
km 133,1 – Kirkniemi	D	D4	80	80	80	80	80	—
Kirkniemi – km 152,2	D	E4	80	80	80	80	80	80
km 152,2 – Karjaa	C ₁	E4	80	80	80	80	80	60
Lohja – Lohjanjärvi								
	B ₁	D4	35	35	35	35	35	—

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	RHK	UIC	loktåg	motor- vagnståg	16t	20t	22,5t	25t
Karjaa – Hanko								
Karjaa – km 205,7	D	E4	120	120	120	120	100	100
km 205,7 – Hanko-Pohjoinen	C ₁	E4	60	60	60	60	60	60
Hanko-Pohjoinen – Hanko asema	B ₁	D4	35	35	35	35	35	35
Toijala – Turku								
Toijala – km 256,7	D	D4	140	140	120	120	100	—
km 256,7 – Turku asema	D	D4	120	120	120	120	100	—
Toijala – Valkeakoski	C ₁	D4	50	50	50	50	50	—
Lielähti – Kokemäki	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
Kokemäki – Pori								
Kokemäki – Harjavalta	D	D4	140	140	120	120	100	—
Harjavalta – Pori	D	E4	140	140	120	120	100	100
Pori – Mäntyluoto	C ₁	E4	70	70	70	70	70	50
Mäntyluoto – Tahkoluoto	B ₂	D4	50	50	50	50	50	—
Pori – Ruosniemi	B ₁	D4	20	20	20	20	20	—
Kokemäki – Rauma	D	D4	100	100	100	100	100	—
Tampere – Seinäjoki								
Tampere asema – Lielähti	D	D4	120	120	120	120	100	—
Lielähti – Seinäjoki asema	D	D4	200	200	120	120	100	—
Niinisalo – Parkano – Kihniö								
Niinisalo – Parkano	A	C4	30	30	30	30	—	—
Parkano – Kihniö	A	C4	30	30	30	30	—	—
Tampere – Jyväskylä								
Tampere Järvensivu – Orivesi	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
Orivesi – km 287,4	D	D4	120	140	120	120	100	—
km 287,4 – km 308,2	D	D4	160	160	120	120	100	—
km 308,2 – Jyväskylä	C ₁	D4	160	160	120	120	100	—
Jämsä – Kaipola	B ₁	D4	50	50	50	50	50	—
Jyväskylä – Pieksämäki								
Jyväskylä – Pieksämäki asema	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
Orivesi – Seinäjoki								
Orivesi – Haapamäki	B ₁	D4	100	100	100	70	60	—
Haapamäki – km 301,1	B ₁	D4	90	90	90	60	50	—
km 301,1 – Pihlajavesi	C ₂	D4	100	100	100	100	100	—
Pihlajavesi – Seinäjoki	B ₁	D4	100	100	100	60	50	—
Vilppula – Mänttä	B ₁	D4	50	50	50	50	50	—
Seinäjoki – Kaskinen								
Seinäjoki – km 452,0	B ₁ 1)	D4	80	80	80	60	50	—
km 452,0 – km 530,0	B ₁ 1)	D4	60	60	60	50	40	—
km 530,0 – Kaskinen	B ₁ 1)	D4	80	80	80	60	50	—
Seinäjoki – Vaasa	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Vaasa – Vaskiluoto	A	C4	30	30	30	30	20	—

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	RHK	UIC	loktåg	motor-vagnståg	16t	20t	22,5t	25t
Seinäjäoki – Oulu								
Seinäjäoki asema – km 419,0	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
km 419,0 – km 422,9	D	D4	140	140	120	120	100	—
km 422,9 – km 474,6	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
km 474,6 – km 481,6	D	D4	140	140	120	120	100	—
km 481,6 – km 495,2	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
km 495,2 – km 496,0	D	D4	140	140	120	120	100	—
km 496,0 – km 538,4	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
km 538,4 – km 539,3	D	D4	140	140	120	120	100	—
km 539,3 – km 551,1	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
km 551,1 – km 553,1	C ₁	D4	70	70	70	70	70	—
km 553,1 – Oulu asema	D	D4	140	140	120	120	100	—
Pännäinen – Pietarsaari	C ₂	D4	60	60	60	60	60	—
Pietarsaari – Alholma	C ₂	D4	35	35	35	35	35	—
Kokkola – Ykspihlaja	B ₁	D4	35	35	35	35	35	—
Tuomioja – Raahe	C ₂	D4	80	80	80	80	80	—
Raahe – Rautaruukki	C ₂	D4	35	35	35	35	35	—
Oulu – Laurila								
Oulu asema – Laurila	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
Kemi – Ajos	B ₁	D4	50	50	50	50	50	—
Laurila – Kemijärvi								
Laurila – Koivu	D	D4	140	140	120	120	100	—
Koivu – Rovaniemi	D	D4	120	120	120	120	100	—
Rovaniemi – Misi	C ₂	D4	100	100	100	100	100	—
Misi – Kuusivaara	B ₁	D4	100	100	100	100	100	—
Kuusivaara – Kemijärvi	B ₁	D4	100	100	100	60	50	—
Kemijärvi – Kellosoelkä								
Kemijärvi – Isokylä	B ₁	D4	50	50	50	50	50	—
Isokylä – Kellosoelkä	A	C4	50	50	50	40	—	—
Laurila – Tornio-rajaa								
Laurila – Tornio	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Tornio – Tornio-rajaa	C ₁	D4	40	40	40	40	40	—
Tornio – Röyttä	B ₁	D4	50	50	50	50	50	—
Tornio – Kolari								
Tornio – km 1011,6	B ₂	D4	80	80	80	80	80	—
km 1011,6 – Kolari	C ₁	D4	100	100	100	100	100	—
Kerava – Hakosilta								
Kytömaa – Hakosilta	D	D4	200	220	120	120	100	100
Riihimäki – Kouvola								
Riihimäki asema – Hakosilta	D	D4	140	140	120	120	100	—
Hakosilta – Lahti	D	D4	160	200	120	120	100	80
Lahti – Kouvola asema	D	D4	140	140	120	120	100	—
Lahti – Heinola	B ₁	D4	60	60	60	60	50	—
Lahti – Mukkula	B ₁	D4	35	35	35	35	35	—
Lahti – Loviisan satama	B ₁	D4	60	60	60	60	50	—
Kouvola – Pieksämäki								
Kouvola asema – km 245,9	D	D4	140	140	120	120	100	—
km 245,9 – Otava	D	D4	160	200	120	120	100	—
Otava – Pieksämäki asema	D	D4	140	140	120	120	100	—

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	RHK	UIC	loktåg	motor- vagnståg	16t	20t	22,5t	25t
Mynttilä – Ristiina	A	C4	50	50	50	35	20	—
Otava – Otavan satama	B ₁	D4	35	35	35	35	35	—
Pieksämäki – Kontiomäki								
Pieksämäki asema – Kuopio	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
Kuopio – Iisalmi	D	D4	140	140	120	120	100	—
Iisalmi – Murtomäki	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
Murtomäki – Kajaani	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
Kajaani – Kontiomäki	C ₁	D4	140	140	140	140	100	—
Suonenjoki – Iisvesi	B ₁	D4	35	35	35	35	35	—
Murtomäki – Otanmäki	A	C4	50	50	50	40	—	—
Kouvola – Kuusankoski								
Kouvola asema – Kuusankoski	C ₂	D4	80	80	80	80	80	—
Iisalmi – Ylivieska								
Iisalmi – km 555,8	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
km 555,8 – km 613,1	D	D4	120	120	120	120	100	—
km 613,1 – Ylivieska	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Pyhäkumpu erk. vh – Pyhäkumpu	B ₁	D4	35	35	35	35	35	—
Kontiomäki – Vartius								
Kontiomäki – km 662,3	C ₁	D4	80	80	80	80	80	—
km 662,3 – km 664,0	C ₂	D4	80	80	80	80	80	—
km 664,0 – km 665,1	C ₁	D4	80	80	80	80	80	—
km 665,1 – km 666,2	C ₂	D4	80	80	80	80	80	—
km 666,2 – km 672,0	C ₁	D4	80	80	80	80	80	—
km 672,0 – km 680,9	C ₂	D4	80	80	80	80	80	—
km 680,9 – km 682,0	C ₁	D4	80	80	80	80	80	—
km 682,0 – km 686,5	C ₂	D4	80	80	80	80	80	—
km 686,5 – km 687,5	C ₁	D4	80	80	80	80	80	—
km 687,5 – km 709,0	C ₂	D4	80	80	80	80	80	—
km 709,0 – km 747,0	C ₁	D4	80	80	80	80	80	—
km 747,0 – km 754,7	C ₂	D4	80	80	80	80	80	—
km 754,7 – Vartius-raja	C ₂	D4	80	80	80	80	80	—
Kontiomäki – Ämmänsaari	A	C4	50	50	50	40	—	—
Siilinjärvi – Viinijärvi	C ₂	D4	100	100	100	100	100	—
Sysmäjärvi – Vuonos	B ₂	D4	35	35	35	35	35	—
Haapamäki – Jyväskylä	B ₁	D4	100	100	100	70	60	—
Jyväskylä – Äänekoski	C ₁	D4	100	100	100	100	100	—
Äänekoski – Haapajärvi	A	C4	60	60	60	40	—	—
Kouvola – Kotka								
Kouvola tavana – Juurikorpi västra spår	D	D4	120	120	120	120	100	—
Kouvola Oikoraide – Inkeroinen östra spår	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
Inkeroinen – Juurikorpi östra spår	D	D4	120	120	120	120	100	—
Juurikorpi – Paimenportti	D	D4	120	120	120	120	100	—
Paimenportti – Kotka asema	C ₁	D4	80	80	80	80	80	—
Kotka asema – Kotkan satama	C ₁	D4	35	35	35	35	35	—
Kotka Hovinsaari – Kotka Mussalo	C ₁	D4	50	50	50	50	50	—
Juurikorpi – Hamina	C ₁	D4	100	100	100	100	100	—
Luumäki – Vainikkala	D	D4	120	120	120	120	100	—
Lappeenranta – Mustolan satama	C ₁	D4	50	50	50	50	50	—
Imatra tavana – Imatrankoski-raja	D	D4	50	50	50	50	50	—

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	RHK	UIC	loktåg	motor-vagnståg	16t	20t	22,5t	25t
Kouvola – Joensuu								
Kouvola asema– Luumäki södra spår	D	D4	140	140	120	120	100	—
Kouvola asema – Kaipiainen norra spår	D	D4	140	140	120	120	100	—
Kaipiainen – Luumäki norra spår	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
Luumäki – km 395,5	D	D4	140	140	120	120	100	—
km 395,5 - Säkäniemi	D	D4	140	140	120	120	100	—
Säkäniemi – Joensuu Sulkuniemi	D	D4	140	140	120	120	100	—
Joensuu Sulkuniemi – Joensuu asema	C ₁	D4	90	90	90	90	90	—
Niirala – Säkäniemi								
Niirala raja - Säkäniemi	D	D4	100	100	100	100	100	—
Joensuu – Ilomantsi								
Joensuu Sulkulahti – km 660,4	A	C4	50	50	50	30	—	—
km 660,4 – km 664,1	B ₁	D4	50	50	50	40	—	—
km 664,1 – km 678,4	A	C4	50	50	50	30	—	—
km 678,4 – km 683,8	B ₁	D4	50	50	50	40	—	—
km 683,8 – km 687,9	A	C4	50	50	50	30	—	—
km 687,9 – km 692,5	B ₁	D4	50	50	50	40	—	—
km 692,5 – Ilomantsi	A	C4	50	50	50	30	—	—
Pieksämäki – Joensuu								
Pieksämäki – Varkaus	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Varkaus – Joensuu asema	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Varkaus – Kommila	B ₂	D4	50	50	50	50	50	—
Huutokoski - Savonlinna	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Savonlinna - Parikkala	B ₂ 1)	D4	110	110	110	90	80	—
Joensuu – Nurmes								
Joensuu asema - Uimaharju	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Uimaharju – Lieksa	C ₂	D4	100	100	100	100	100	—
Lieksa – Nurmes	B ₂	D4	110	110	110	90	80	—
Lieksa – Pankakoski	A	C4	30	30	30	30	20	—
Nurmes – Kontiomäki								
Nurmes – Porokylä	B ₂	D4	80	80	80	80	80	—
Porokylä – Maanselkä	C ₂	D4	80	80	80	80	80	—
Maanselkä – Vuokatti	A	C4	50	50	50	40	—	—
Vuokatti – Kontiomäki	B ₁	D4	80	80	80	60	50	—
Vuokatti – Lahnaslampi	B ₂	D4	50	50	50	50	50	—
Oulu – Kontiomäki								
Oulu Nokela - Utajärvi	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
Utajärvi – km 874,0	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
km 874,0 – Paltamo	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
Paltamo - Kontiomäki	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—

1) Begränsningar till följd av broar, se Bilaga 10

Övertunga transporter

- 1) En vagn vars axeltryck överskrider det största axeltrycket som angivits för de olika överbyggnadsklasserna är övertung för ifrågavarande överbyggnadsklass.
- 2) Den last som anges i lasttabellen får inte överskridas avsiktligt. När överlast konstaterats måste tågets hastighet sänkas i enlighet med anvisningarna i Tekniska beskrivningen av bannätet och punkt 3. Om lasten överskrider den tillåtna vikten med mer än 5 % (över 2 % med axeltryck 25 t), skall överlasten lossas vid första möjliga station.
- 3) Då det största tillåtna axeltrycket för vagnen är 22,5 ton får överlastade vagnar transporteras högst med följande hastigheter:

Överbyggnadsklass	Axeltryck, max. [t]	Hastighet [km/h]
A	—	—
B ₁	23,5	35
B ₂	23,5	50
C ₁ , C ₂ , D	23,5	80

Transporterna skall dessutom ske i enlighet med de bestämmelser som gäller specialtransporter. Vagnarnas skick skall kontrolleras före transporten speciellt med avseende på hjul-satserna.

- 4) På banor och sidospår som hör till en överbyggnadsklass A får man med en hastighet på 20 km/h tillfälligt transportera övertunga vagnar med ett axeltryck som överstiger 20,0 ton med ett maximalt axeltryck på 22,5 ton.

Banor och sidospår som tillhör överbyggnadsklass A är förbjudna att trafikera med ett axeltryck som överstiger 22,5 ton.

Vid sporadiska behov kan tillfällig transporter av övertunga vagnar förekomma. Tillfällig övertung transporter ska meddelas den som underhåller banan för övervakning av banans överbyggnad.

- 5) Vagnar enligt rysk standard med ett axeltryck på 24,5 ton får transporteras på särskilt bestämda banavsnitt som specialtransport enligt bestämda villkor i transporttillståndet. Banavsnitten och trafikeringsvillkoren finns i den beskrivning av bannätet som gäller för tillfället. Trafikering på banor och spår som tillhör överbyggnadsklass A är förbjuden.
- 6) Övriga övertunga transporter som nämns i punkterna (3) och (4) som inte beviljats permanent transporttillstånd behandlas som specialtransporter.

Högsta tillåtna hastighet i växlar och spårkorsningar

Tabell 4. Högsta tillåtna hastighet i växlar och spårkorsningar

Överbyggnadsklass						
	A	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	D
Rakt spår						
Enkla växlar, 60 E 1 korta	70	100	110	180	200	200
Enkla växlar, 60 E 1 långa	—	100	110	180	200	220
Enkla växlar, 54 E 1 långa	70	100	110	140	140	140
Enkla växlar, övriga	70	100	110	160	160	160
Dubbelväxlar	70	100	110	120	120	120
Korsningsväxlar	35	90	90	90	90	90
Spårkorsningar	35 ¹⁾	90 ¹⁾	90 ¹⁾	90 ¹⁾	90 ¹⁾	90 ¹⁾
Avvikande spår						
Korta växlar R = 165 m	20 ¹⁾	20 ¹⁾	20 ¹⁾	20 ¹⁾	20 ¹⁾	20 ¹⁾
Korta växlar	35	35	35	35	35	35
Korta växlar, axeltryck är över 22,5 t	—	10	20	20	20	35
Långa växlar						
R = 500 m	—	—	—	60	60	60
R = 530 m	70	70	70	—	—	—
R = 900 m, axeltryck högst 22,5 t	—	80	80	80	80	80
R = 900 m, axeltryck över 22,5 t	—	—	—	60	60	60
R = 1600 m	—	—	—	110	110	110
R = 2500 m	—	—	—	140	140	140
R = 3000 m	—	—	—	—	—	160
Växel utan säkerhetsskydd						
Rakt och avvikande spår	30 ¹⁾	30 ¹⁾	30 ¹⁾	30 ¹⁾	30 ¹⁾	30 ¹⁾
Uppkörbar växel	30	30	30	30	30	30

¹⁾ Har utmärkts med hastighetsmärken

Päällysrakenneluokka Överbyggnadklass Superstructure Category	ei sähköistetty icke-elektrifierad non-electrified	sähköistetty elektrifierad electrified	kiskotus räler rails	pölyt sliprar sleepers	tukikerros ballast ballast
A	—		K30, K33	puu trä wooden	raidesora tai vastaava ballastgrus eller motsvarande gravel or equivalent
B ₁	—		K43, K60, K54 E1, 60 E1	puu trä wooden	raidesora tai vastaava ballastgrus eller motsvarande gravel or equivalent
B ₂	—	—	K43, K60	puu, betoni trä, betong wooden, concrete	raidesepeli makadamballast railway ballast
C ₁	—	—	54 E1	puu, betoni trä, betong wooden, concrete < 1987	raidesepeli makadamballast railway ballast
C ₂	—	—	54 E1	betoni betong concrete ≥ 1987	raidesepeli makadamballast railway ballast
D	—	—	60 E1	betoni betong concrete	raidesepeli makadamballast railway ballast

- Ei liikennöintiä
Trafikeras inte
No traffic
- Yksityinen rata
Privat bana
Private line
- Museorata
Museibana
Museum line

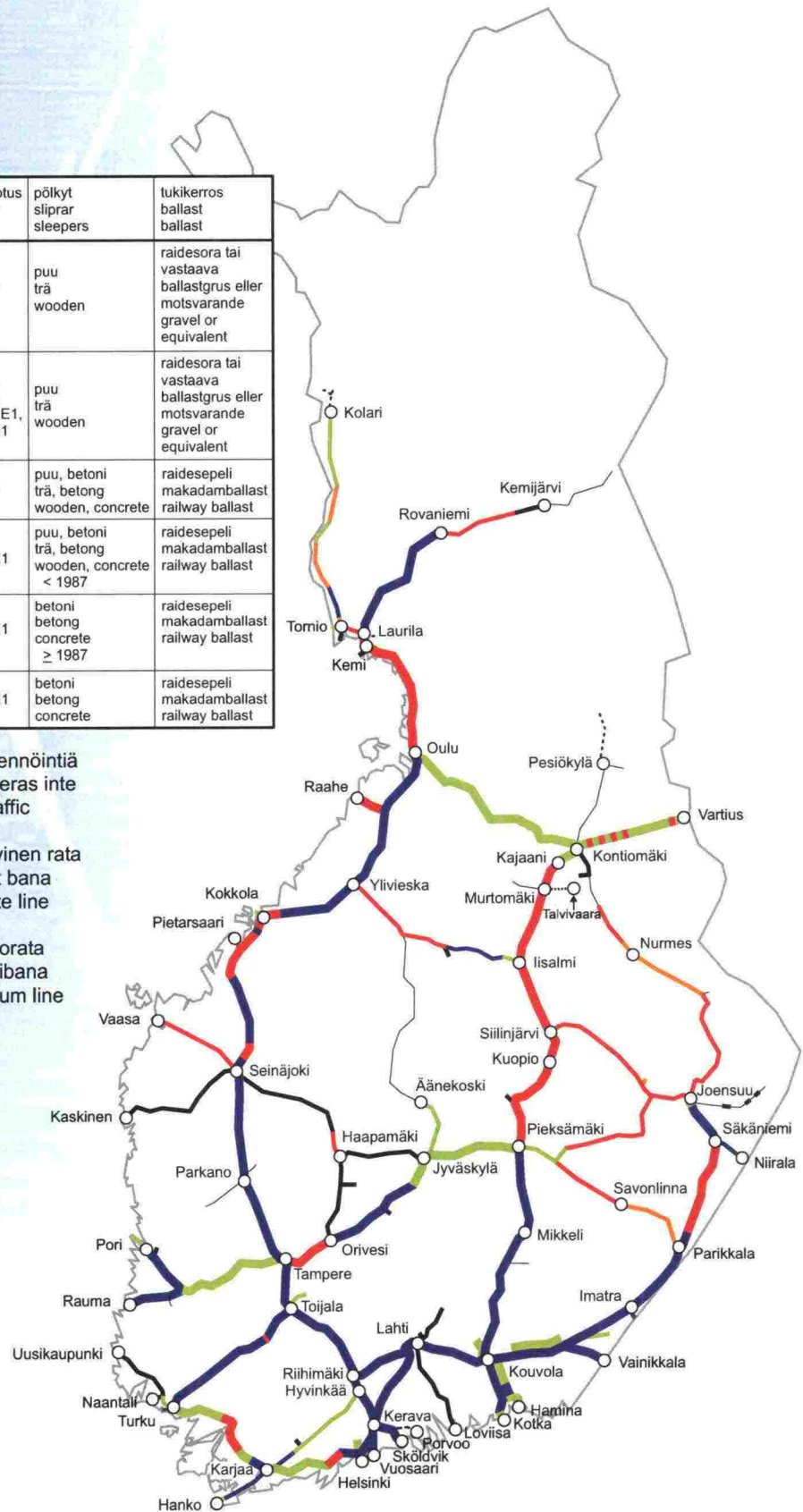


Bild 1. Överbyggnadsklasser och elektrifieringen av banorna.

- Kauko-ohjattu rataosa
 Fjärrstyrd linje
 Line with a centralized
 traffic control system

 () = liikennepaikka ei kuulu
 kauko-ohjattuun rataan
 Trafikplatsen omfattas inte
 av fjärrstyrningen
 Station without a centralized
 traffic control system

 Ei liikennöintiä
 Trafikeras inte
 No traffic

 Yksityinen rata
 Privat bana
 Private line

 Museorata
 Museibana
 Museum line



Bild 2. Fjärrstyrda banavsnitt

— Junan
 kulunvalvontajärjestelmällä
 varustettu rataosa
 Linjen med automatisk
 tågkontroll
 Line with ATP

() = liikennepaikka ei kuulu
 kulunvalvontajärjestelmän
 rataosaan
 Trafikplats utan
 automatisk tågkontroll
 Station without ATP

- - - - - Ei liikennöintiä
 Trafikeras inte
 No traffic

..... Yksityinen rata
 Privat bana
 Private line

- - - - - Museorata
 Museum bana
 Museum line

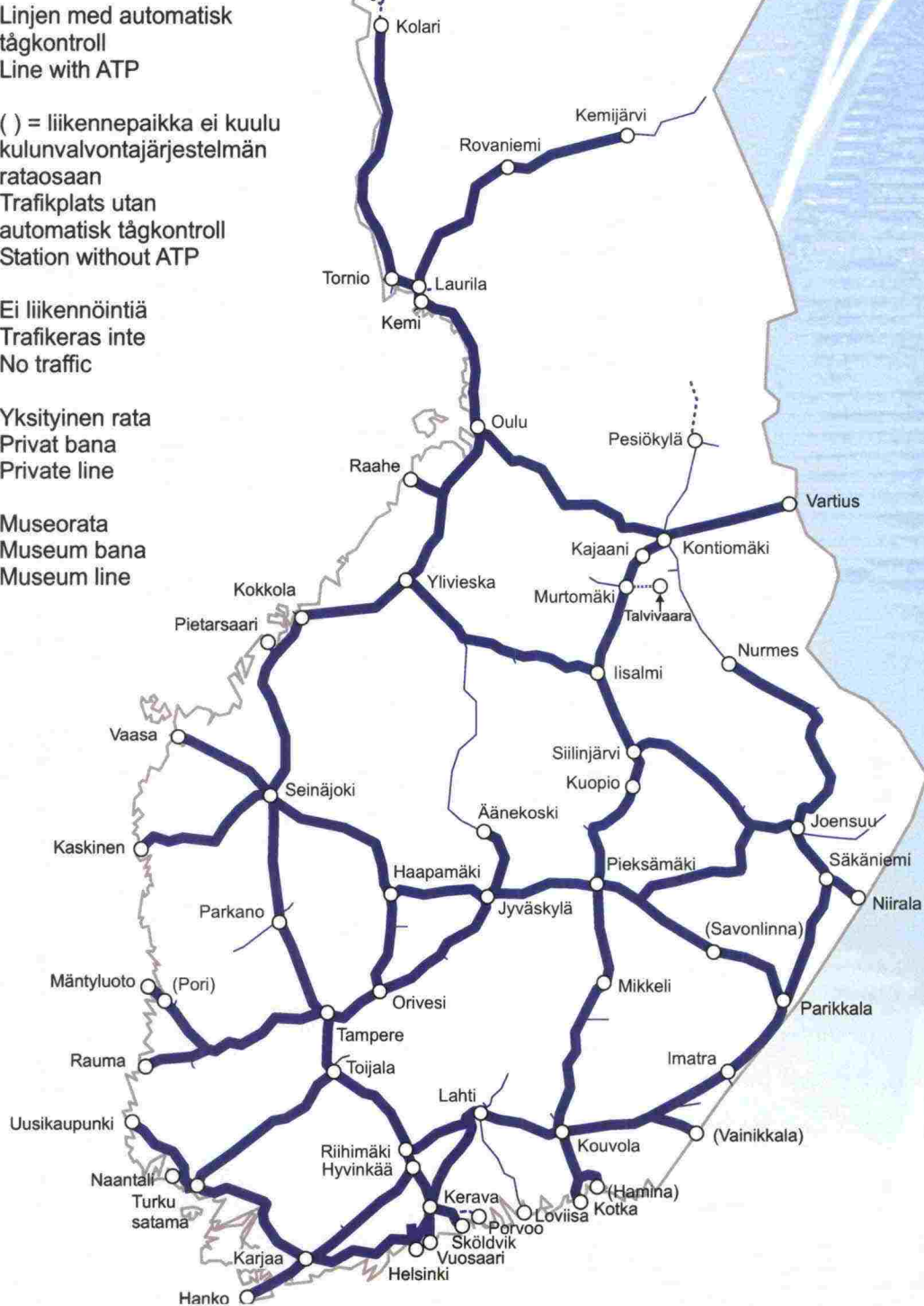


Bild 3. Banavsnitt med automatisk tågkontroll

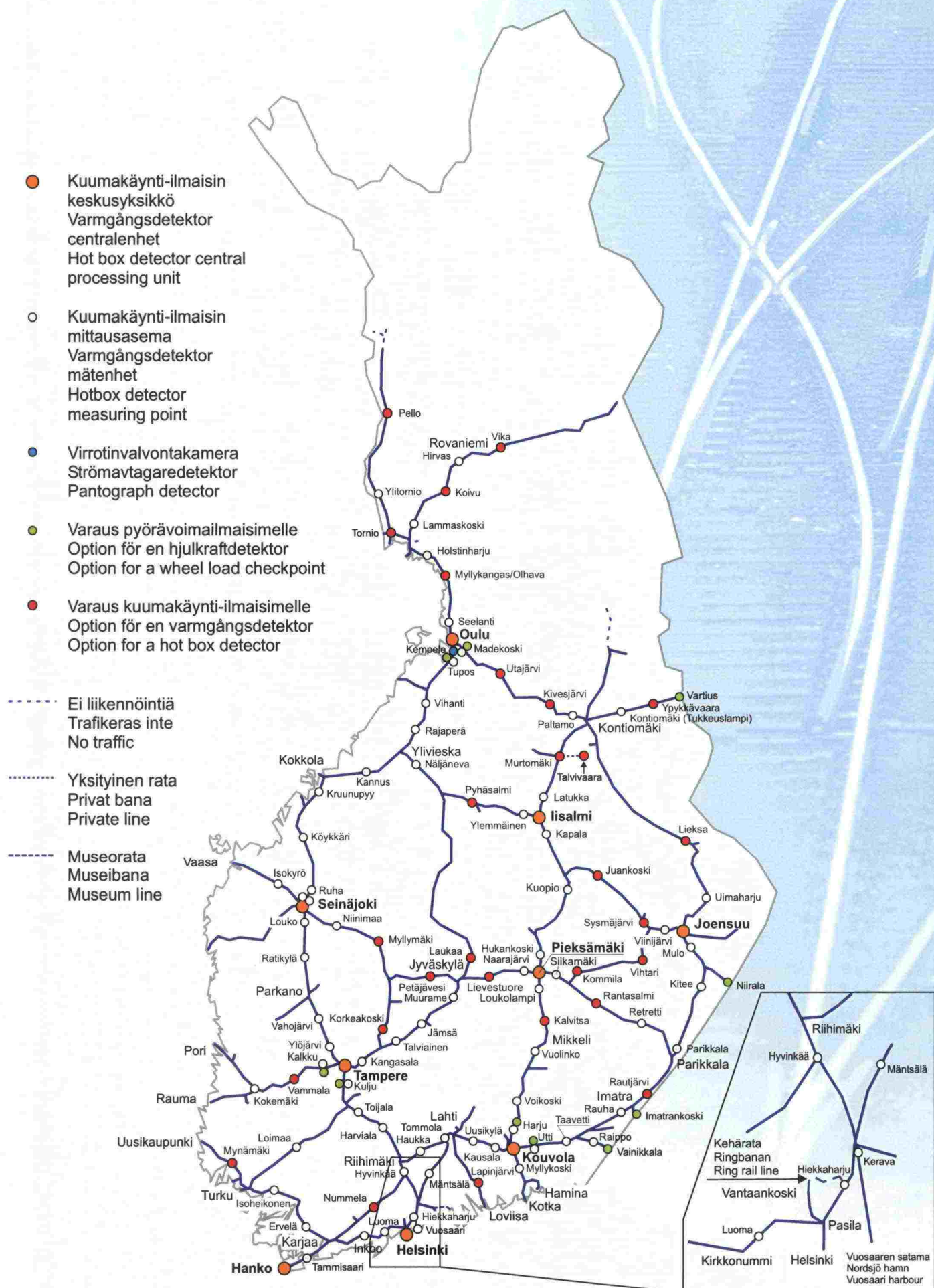


Bild 5. Detektorer för upptäckt av varmgång i lager.

Bilaga 8

Hastighets- begränsningar som beror på vibrationer

Tabell 1. Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer

Plats	Kilometerintervall	Träder i kraft	Hastighetsbegränsning
Liminka	726+900 – 729+200	1998	tåg ≥ 3000 ton 50 km/h
Koria	182+900 – 186+400	2001	tåg ≥ 3000 ton 30 km/h
Kempele	740+600 – 741+700	7.1.2002	tåg ≥ 3000 ton 50 km/h
Hollola	116+200 – 118+500	2001	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Lahtis	125+000 – 125+400	7.1.2002	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Jokela	47+950 – 49+950	1999	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Nickby	38+850 – 40+160	1997	alla tåg 40 km/h
Myllykoski	201+500 – 203+100	2000	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Kurikka	450+500 – 452+000	1999	alla tåg 40 km/h
Muhos	786+000 – 790+000	5.11.2002	tåg ≥ 3000 ton 60 km/h
Uleåborg (Ol-Kon)	762+800 – 763+800	16.1.2004	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Loimaa	208+000 – 210+600	9.1.2005	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Åbo (Ti-Tku)	271+900 – 273+700	1.10.2006	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Kerava (Ke-Sld)	30+800 - 31+350	11.9.2007	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h

Bilaga 9

Maximal hastighet i tunnlar

Tabell 1. Maximal hastighet i tunnlar.

Tunnel	Km – position	Maximal hastighet [km/h]		
		1-vånings	2-vånings	Sm3
Hfrs-Karis				
Lillgård	46+791 – 46+977	160	120	180
Riddarbacken	47+769 – 48+043	160	120	180
Karis-Salo				
Bäljars	88+920 – 89+230	160	140	200
Köpskog	90+490 – 90+535	160	140	200
Åminne	92+390 – 92+500	160	140	200
Högbacka	94+365 – 94+565	160	140	200
Kaivosmäki	113+962 – 114+060	160	140	200
Haukkamäki	114+304 – 114+740	160	140	200
Harmaamäki	115+150 – 115+418	160	140	200
Lemunmäki	125+870 – 126+590	160	160	180
Märjänmäki	126+940 – 128+180	160	160	180
Lavianmäki	137+720 – 138+260	160	160	180
Tottola	139+249 – 139+777	160	120	180
Salo-Åbo				
Halikko	150+207 – 150+395	160	140	200
Pepallonmäki	152+420 – 152+950	160	140	200
Orivesi-Jyväskylä				
Keljonkangas	335+301 – 335+526	140	140	140

Bilaga 10

Restriktioner till följd av broar

På de broar som omnämns nedan råder följande restriktioner för rullande materiel i fråga om axeltryck, hastighet eller bådadera. Broarnas hastighetsbegränsningar framgår av utsatta hastighetsmärken.

Viktbegränsade broar

1) Kyrönsalmi bro på banavsnittet Parikkala–Savonlinna:

- Begränsning av axeltryck 22,5 ton
- Högsta tillåtna hastighet på bron 20 km/h.

2) Broarna vid Seinäjoki å, Kyröälv, Nenätönjoki å, Kainas-tonjoki å, Tjock å, Närpes å och Kaskö sund på banavsnittet Seinäjoki–Kaskö.

- Begränsning av axeltryck 22,5 ton
- Högsta tillåtna hastigheten på bron är 60 km/h om inte lägre hastighet anges separat.

De nämnda axeltrycken får inte överskridas, utan överlast måste lossas vid den trafikplats där överlasten konstateras.

Bestämmelserna om viktbegränsade broar gäller inte vagnar med 6- eller 8-axlar av rysk standard, som endast får transporteras på de broar som omnämns i dessa punkter i egenskap av specialtransporter enligt villkoren i transporttillståndet.

Öppningsbara broar

På de öppningsbara broarna är den högsta tillåtna hastighe-
ten 40 km/h, såvida den inte av andra orsaker har begränsats
ytterligare. Om den öppningsbara bron är låst och rälskar-
varna har utrustats med rälskarvjärn eller annan motsvarande
låsning eller övervakning, är den högsta tillåtna hastigheten
60 km/h.

Tabell 1. Restriktioner till följd av öppningsbara broar.

Bro	Banavsnitt	Tillåten hastighet [km/h]
Pojo bro	Karis – Hangö	50
Kyrönsalmi bro	Nyslott – Parikkala	20 ¹
Pirttiniemi bro	Pieksämäki – Joensuu	40 ²
Bron vid Taipale kanal	Pieksämäki – Joensuu	30 ²
Bron vid Pielisjoki å	Pieksämäki – Joensuu, Joensuu – Nurmes	50
Päivärinta bro	Pieksämäki – Kontiomäki	60
Uimasalmi bro	Joensuu – Nurmes	60
Tahkoluoto bro	Mäntyluoto – Tahkoluoto	50

¹ Jfr. punkten Viktbegränsade broar.

² Bron och rälskarven kan låsas, varvid den tillåtna hastigheten är 60 km/h.

Bilaga 11

Större banarbeten och banarbeten som påverkar trafiken 2010

I den här bilagan presenteras en uppskattning över de banarbeten som genomförs under tidtabellperioden 2010 och vilka eventuellt påverkar trafiken. Uppgifterna i bilagorna kan justeras i och med att finansieringen och planeringen preciseras. En uppdatera lista publiceras på Banförvaltningscentralens webbplats på adressen www.rhk.fi.

Plats	Påverkar trafiken	Beskrivning av arbetets omfattning
SÖDRA FINLAND		
Kyrkslätt – Karis: grundförbättringar, mjuk mark	X	4 x 12 h totalavbrott
Alberga – Kyrkslätt stationsarbete: Tolls och Jorvas	X	Enkelspår och avbrott veckoslut
Hyvinge – Karis: Mjölbolsta underfartsbro	X	2 x 16 h totalavbrott
Omarbete av Ilmala bangård	–	–
ESKO-projektet	–	–
Sandkulla-Björkby: Ringbanan, flyttande av östra spåret, broarbete	X	Östra spåret: 1 x 34 h. Östra mittspåret: 3 x 34 h
Mellersta Böle	X	Böle nedre bangård inte i bruk, passage till den gamla depån via södra ändan fram till ibruktagandet 1.6.2010. Ingen förbindelse från nedre bangården mot väster (till strandbanan) Passagen från nedre bangården till Ilmala är inte i bruk. Elektrifierad spåranslutning från ankomstbangårdens södra ända via Kottby till Ilmala, med undantag av avbrott för enstaka arbetsmoment. Billastning och lossning av V244 i Tölö: 12 h avbrott veckoslut
Hoplax-Vandaforsen Reparation av vattenisoleringen på broar	X	Enkelspår och trafikavbrott
ÖSTRA FINLAND		
Lahtis-Luumäki höjning av banstandard och broarbete	X	Enkelspår för ett avsnitt mellan trafikplatserna åt gången. Lö-sö 10 h totalavbrott
Kouvola personbangård	X	Ändringar i användningen av spåren
Luumäki -Imatra: underfartsbroar	X	2 x 16 h totalavbrott
Luumäki-Vainikkala: broar och mjuk mark	X	6 h arbetspass
S:t Michel-Pieksämäki: underfartsbroar	X	16 h totalavbrott
Pieksämäki-Kuopio: tunnelarbete, underfartsbroar, växlar vid Kuopio huvudväg	X	24 h totalavbrott
Ombyggnad av Kuopio bangård	–	–
Kuopio-Idensalmi siktning, rälsbyte och byte av huvudspårets växlar	X	8 h arbetspass
Bygge av Kotolahti bangård, anläggning av huvudvägens växlar Spårändring vid Kivisalmi	X	4 x 10 h arbetspass
Kouvola-Kuusankoski: byte av överbyggnad	X	På sommaren 10 h nattetid
Parikkala-Joensuu: underfartsbroar	X	16 - 24 h totalavbrott
Joensuu-Ilomantsi, förnyande av överbyggnad, arbete på avsnittet Joensuu-Heinävaara	X	6 veckor totalavbrott

Plats	Påverkar trafiken	Beskrivning av arbetets omfattning
VÄSTRA FINLAND		
Tammerfors – Orivesi siktning	X	8 h enkelspår
Seinäjäki Uleåborg höjning av servicenivån i skedet: Seinäjäki-Karleby broarbeten, Seinäjoki – Ruha skarvningsarbete vid dubbelspåret Bennäs, Kållby och Kronoby trafikplatsarbeten. Ny trafikplats i Riijärvi. Samordning med arbetena i Tuomioja – Liminka och Karleby – Ylivieska.	X	7 x 12 h, 1 x 20 h och 24 h avbrott på midsommaren
Karleby – Ylivieska dubbelspår, tre broar	X	2 x 12 h lö-sö nattetid och 24 h avbrott på midsommaren
Seinäjäki – Vasa elektrifiering	X	Januari-april: 3 h dagarbetspass.
Maj-oktober: 7 h nattarbetspass		
Karleby bangård och Yxpilä mellanbangård	X	Spårreserveringar
Seinäjäki – Kaskö förnyande av överbyggnad, reparation av broar	X	På sommaren 12 h nattetid
Tammerfors personbangård: Rongankatu tunnel	X	Ändringar i användningen av spåret 4 x 36 h
Toijala – Åbo växlar, Akaa underfartsbro och stödväggar i Åbo	X	8 x 8 h, 3 x 12 h och 1 x 16 h arbetspass veckoslut
NORRA FINLAND		
Seinäjäki Uleåborg höjning av servicenivån i skedet: Tuomioja-Liminka under- och överbyggnad, växlar och spårbroar Nya trafikplatser i Ahopää (mellan Vihanti-Tuomioja) och Tikkaperä Samordning med arbetena i Seinäjoki-Karleby och Karleby-Ylivieska.	X	8 h arbetspass juni-september, avbrott: 8 x 12 h, 2 x 20 h och 24 h avbrott på midsommaren
Torneå-Kolari byte av överbyggnad	X	V 22-30 totalavbrott på fem dygn per vecka
Kontiomäki-Vartius byte av sliprar (ca 40 000 sliprar)	X	V 26-38 10 h nattarbetspass
ÖVRIGA ARBETSPASS		
Enskilda byten av växlar på bangårdarna i: Helsingfors, Kouvola, Kotka, Fredrikshamn, Vainikkala, Villmanstrand, Joensuu, Pieksämäki, Uimaharju, Tammerfors, Seinäjoki, Jyväskylä, Åbo, Riihimäki, Uleåborg	X	8-16 h arbetspass
Underhållsinvesteringar, bl.a. byte av överbyggnad, reparation av broar och trummor	X	–
Granskning av banan på banor med Th > 140 km/h	–	–
Stöd av spår och växlar för underhåll	X	–
Separat beställda arbeten för underhåll av banan, bl.a. byte av enskilda sliprar och slitna bågskenor	X	–

Karta över trafikplaneringsområden

Vid samorningen av banarbeten och trafik tillämpas områdesfördelningen inom trafikplaneringen i enlighet med kartan nedan.

KONTAKTUPGIFTER

VR Aktiebolag, Trafikplanerare

Trafikledningscentralen i Södra Finland Helsingfors

liikennesuunnittelu.helsinki@vr.fi

Kovanen Timo 040 866 3839

Miikkola Reijo 040 866 3840

Burman Raimo (4h/arkipäivä) 040 866 3846

Trafikledningscentralen i Västra Finland Tammerfors

liikennesuunnittelu.tampere@vr.fi

Jalanto Esko 040 863 0570

Kunelius Juha 040 863 1118

Uleåborg

liikennesuunnittelu.oulu@vr.fi

Meripaasi Sakari 040 864 5450

Karvo Matti 040 864 5446

Trafikledningscentralen i Östra Finland Kouvola

liikennesuunnittelu.kouvola@vr.fi

Sirén Markku 040 863 4197

Lahtinen Juha 040 863 4271

Pieksämäki

liikennesuunnittelu.pieksamaki@vr.fi

Nykänen Aimo 040 863 7002

Joensuu

liikennesuunnittelu.joensuu@vr.fi

Papunen Arto 040 864 0379

Trafikplaneringsområden

- Helsingfors
- Tammerfors
- Uleåborg
- Kouvola
- Pieksämäki
- Joensuu



Bilaga 12

Passagerarinforma- tion på trafikplatserna på statens bannät

RHK har anskaffat ett nytt system för passagerarinformation (MIKU) som kommer att ersätta de nuvarande informations-systemen. Med hjälp av MIKU-infosystemet kan informa-tionspersonalen styra monitorerna och utropa meddelanden i högtalarna.

Under tidtabellsperioden 2009 inrättas också ett Infor-mationscenter med uppgiften att bl.a. informera passagerarna om störningar och avvikelser i tågtrafiken. Närmare informa-tion på adressen <http://www.rhk.fi>

Tabell 1. Passagerarinformation på trafikplatserna.

Asema	Station	Inget informations-system	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Alavus	Alavo		1	0	0	0	0	0	0	0
Dragsvik	Dragsvik	X		0	0	0	0	0	0	0
Eläinpuiisto-zoo	Eläinpuiisto-zoo		1	0	0	0	0	0	0	0
Eno	Eno		1	0	0	0	0	0	0	0
Espoo	Esbo			6	0	0	0	0	18	24
Haapajärvi	Haapajärvi		1	0	0	0	0	0	0	0
Haapamäki	Haapamäki			0	0	0	0	0	2	2
Haarajoki	Haarajoki			4	0	0	0	0	4	8
Hankasalmi	Hankasalmi		1	0	0	0	0	0	0	0
Hanko	Hangö		1	0	0	0	0	0	0	0
Hanko-pohjoinen	Hangö norra	X		0	0	0	0	0	0	0
Harjavalta	Harjavalta		1	0	0	0	0	0	0	0
Haukivuori	Haukivuori		1	0	0	0	0	0	0	0
Heinävesi	Heinävesi		1	0	0	0	0	0	0	0
Helsinki	Helsingfors			19	4	2	10	3	38	76
Herrala	Herrala		1	0	0	0	0	0	0	0
Hiekkaharju	Sandkulla			4	0	0	0	0	2	6
Hikiä	Hikiä		1	0	0	0	0	0	0	0
Humppila	Humppila			0	0	0	0	0	2	2
Huopalahti	Hoplax			8	0	0	4	0	6	18

Asema	Station	Inget informations-system	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Hyvinkää	Hyvinge	X		4	0	0	2	0	3	9
Hämeenlinna	Tavastehus			5	2	0	0	0	2	9
Höljäkkä	Höljäkkä			0	0	0	0	0	0	0
Iisalmi	Idensalmi			0	0	0	0	0	3	3
Iittala	Iittala			2	0	0	0	0	0	2
Ilmala	Ilmala			2	0	0	2	0	3	7
Imatra	Imatra			0	0	0	0	0	3	3
Inkeroinen	Inkeroinen		1	0	0	0	0	0	0	0
Inkoo	Ingå		1	0	0	0	0	0	0	0
Isokyrö	Storkyro		1	0	0	0	0	0	0	0
Joensuu	Joensuu			0	0	0	0	0	3	3
Jokela	Jokela			3	0	0	1	0	1	5
Jorvas	Jorvas		1	0	0	0	0	0	0	0
Joutseno	Joutseno			0	0	0	0	0	0	0
Juupajoki	Juupajoki		1	0	0	0	0	0	0	0
Jyväskylä	Jyväskylä			3	2	0	11	0	0	16
Jämsä	Jämsä			0	0	0	0	0	1	1
Järvelä	Järvelä		1	0	0	0	0	0	0	0
Järvenpää	Träskända			7	0	0	3	0	1	11
Kajaani	Kajana			0	0	0	0	0	2	2
Kannelmäki	Gamlas			2	0	0	0	0	2	4
Kannus	Kannus		1	0	0	0	0	0	0	0
Karjaa	Karis			7	0	0	1	0	3	11
Karkku	Karkku		1	0	0	0	0	0	0	0
Kauhava	Kauhava		1	0	0	0	0	0	0	0
Kauklahti	Köklax			3	0	0	0	0	1	4
Kauniainen	Grankulla			3	0	0	0	0	2	5
Kausala	Kausala		1	0	0	0	0	0	0	0
Kemi	Kemi			0	0	0	0	0	2	2
Kemijärvi	Kemijärvi		1	0	0	0	0	0	0	0
Kera	Kera		1	0	0	0	0	0	0	0
Kerava	Kervo			10	0	0	8	0	3	21
Kerimäki	Kerimäki		1	0	0	0	0	0	0	0
Kesälahti	Kesälax		1	0	0	0	0	0	0	0
Keuruu	Keuru		1	0	0	0	0	0	0	0
Kilo	Kilo			4	0	0	0	0	0	4
Kirkkonummi	Kyrkslätt			3	0	0	0	0	6	9
Kitee	Kitee		1	0	0	0	0	0	0	0
Kiuruvesi	Kiuruvesi		1	0	0	0	0	0	0	0

Bilaga 12. Passagerarinformation på trafikplatserna på statens bannät

Asema	Station	Inget informations-system	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Kohtavaara	Kohtavaara	X		0	0	0	0	0	0	0
Koivuhovi	Björkgård			2	0	0	0	0	0	2
Koivukylä	Björkby			4	0	0	0	0	1	5
Kokemäki	Kokemäki			0	0	0	0	0	1	1
Kokkola	Karleby			0	0	0	0	0	2	2
Kolari	Kolari		1	0	0	0	0	0	2	2
Kolho	Kolho		1	0	0	0	0	0	0	0
Kontiomäki	Kontiomäki			0	0	0	0	0	2	2
Koria	Koria		1	0	0	0	0	0	0	0
KORso	Korso			4	0	0	2	0	0	6
Kotka	Kotka		1	0	0	0	0	0	0	0
Kotka satama	Kotka satama		1	0	0	0	0	0	0	0
Kouvola	Kouvola			11	2	0	4	0	0	17
Kuopio	Kuopio			4	2	0	0	0	4	10
Kupittaa	Kuppis			4	0	2	2	0	4	12
Kuusivaara	Kuusivaara	X		0	0	0	0	0	0	0
Kylänlahti	Kylänlahti	X		0	0	0	0	0	0	0
Kymi	Kymi	X		0	0	0	0	0	0	0
Kyminlinna	Kyminlinna	X		0	0	0	0	0	0	0
Kyrölä	Kyrölä			2	0	0	0	0	0	2
Käpylä	Kottby			4	0	0	0	0	2	6
Lahti	Lahtis			12	2	0	0	0	4	18
Laihia	Laihela		1	0	0	0	0	0	0	0
Lapinlahti	Lapinlahti		1	0	0	0	0	0	0	0
Lappeenranta	Villmanstrand			0	0	0	6	0	1	7
Lappila	Lappila		1	0	0	0	0	0	0	0
Lappohja	Lappvik	X		0	0	0	0	0	0	0
Lapua	Lappo		1	0	0	0	0	0	0	0
Lempäälä	Lempäälä			2	0	0	0	0	0	2
Leppävaara	Alberga			8	0	0	5	0	0	13
Lieksa	Lieksa		1	0	0	0	0	0	0	0
Lievestuore	Lievestuore		1	0	0	0	0	0	0	0
Loimaa	Loimaa		1	0	0	0	0	0	0	0
Louhela	Klippsta			2	0	0	0	0	2	4
Luoma	Bobäck		1	0	0	0	0	0	0	0
Lusto	Lusto		1	0	0	0	0	0	0	0
Malmi	Malm			4	0	0	0	0	8	12
Malminkartano	Malmgård			2	0	0	0	0	2	4
Mankki	Mankby		1	0	0	0	0	0	0	0

Asema	Station	Inget informations-system	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Martinlaakso	Mårtensdal	X		2	0	0	0	0	2	4
Masala	Masaby			4	0	0	0	0	0	4
Mikkeli	St Michel			5	0	2	0	0	5	12
Misi	Misi			0	0	0	0	0	0	0
Mommila	Mommila		1	0	0	0	0	0	0	0
Muhos	Muhos		1	0	0	0	0	0	0	0
Muurola	Muurola		1	0	0	0	0	0	0	0
Myllykoski	Myllykoski		1	0	0	0	0	0	0	0
Myllymäki	Myllymäki		1	0	0	0	0	0	0	0
Myyrmäki	Myrbacka			2	0	0	0	0	2	4
Mäkkylä	Mäkkylä			2	0	0	2	0	0	4
Mäntsälä	Mäntsälä			4	0	0	0	0	4	8
Mäntyharju	Mäntyharju			2	0	0	0	0	3	5
Nastola	Nastola		1	0	0	0	0	0	0	0
Nivala	Nivala		1	0	0	0	0	0	0	0
Nokia	Nokia		1	0	0	0	0	0	0	0
Nuppulinna	Nuppulinna	X		2	0	0	0	0	0	2
Nurmes	Nurmes		1	0	0	0	0	0	0	0
Oitti	Oitti		1	0	0	0	0	0	0	0
Orivesi	Orivesi			0	0	0	0	0	2	2
Orivesi keskusta	Orivesi keskusta			0	0	0	0	0	1	1
Oulainen	Oulais			0	0	0	0	0	1	1
Oulu	Uleåborg			6	2	0	0	0	3	11
Oulunkylä	Äggelby			4	0	0	0	0	4	8
Paimenportti	Paimenportti			0	0	0	0	0	0	0
Paltamo	Paltamo		1	0	0	0	0	0	0	0
Parikkala	Parikkala			0	0	0	0	0	2	2
Parkano	Parkano			0	0	0	0	0	2	2
Parola	Parola			2	0	0	0	0	0	2
Pasila	Böle			28	4	1	0	0	32	65
Pello	Pello		1	0	0	0	0	0	0	0
Petäjävesi	Petäjävesi		1	0	0	0	0	0	0	0
Pieksämäki	Pieksämäki	X		9	2	0	0	0	2	13
Pihlajavesi	Pihlajavesi		1	0	0	0	0	0	0	0
Pitäjänmäki	Sockenbacka			4	0	0	3	0	0	7
Pohjois-Haaga	Norra-Haga			0	0	0	0	0	1	1
Pori	Björneborg			0	0	0	0	0	2	2
Puistola	Parkstad			4	0	0	0	0	4	8
Pukinmäki	Bocksbacka			6	0	0	0	0	3	9

Asema	Station	Inget informations-system	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Punkaharju	Punkaharju		1	0	0	0	0	0	0	0
Purola	Purola			2	0	0	0	0	0	2
Pyhäsalmi	Pyhäsalmi		1	0	0	0	0	0	0	0
Pännäinen	Bennäs			0	0	0	0	0	1	1
Rekola	Räckhals			2	0	0	1	0	0	3
Retretti	Retretti		1	0	0	0	0	0	0	0
Riihimäki	Riihimäki			11	4	0	7	0	1	23
Rovaniemi	Rovaniemi			3	0	0	0	0	3	6
Runni	Runni		1	0	0	0	0	0	0	0
Ruukki	Ruukki		1	0	0	0	0	0	0	0
Ryttylä	Ryttylä			2	0	0	0	0	0	2
Salo	Salo			6	0	0	3	0	3	12
Santala	Santala	X		0	0	0	0	0	0	0
Saunakallio	Saunakallio			3	0	0	0	0	0	3
Savio	Savio			4	0	0	0	0	1	5
Savonlinna	Nyslott		1	0	0	0	0	0	0	0
Savonlinna kauppatori	Savonlinna kauppatori			0	0	0	0	0	0	0
Seinäjoki	Seinäjoki			7	2	0	6	0	0	15
Siilinjärvi	Siilinjärvi			0	0	0	0	0	2	2
SimpEle	Simpele		1	0	0	0	0	0	0	0
Siuntio	Sjundeå		1	0	0	0	0	0	0	0
Skogby	Skogby	X		0	0	0	0	0	0	0
Sukeva	Sukeva		1	0	0	0	0	0	0	0
Suonenjoki	Suonenjoki			0	0	0	0	0	1	1
Tammisaari	Ekenäs		1	0	0	0	0	0	0	0
Tampere	Tammerfors			13	2	0	0	0	13	28
Tapanila	Mosabacka			4	0	0	0	0	2	6
Tavastila	Tavastila	X		0	0	0	0	0	0	0
Tervajoki	Tervajoki		1	0	0	0	0	0	0	0
Tervola	Tervola		1	0	0	0	0	0	0	0
Tikkurila	Dickursby			12	0	0	0	0	24	36
Toijala	Toijala			4	2	0	0	0	2	8
Tolsa	Tolls		1	0	0	0	0	0	0	0
Tornio	Torneå		1	0	0	0	0	0	0	0
Tuomarila	Domsby			3	0	0	0	0	0	3
Turenki	Turenki			2	0	0	0	0	0	2
Turku	Åbo			9	3	0	5	0	0	17
Turku satama	Åbo hamn			2	0	0	0	0	3	5
Tuuri	Tuuri		1	0	0	0	0	0	0	0

Asema	Station	Inget informations-system	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Uimaharju	Uimaharju		1	0	0	0	0	0	0	0
Utajärvi	Utajärvi		1	0	0	0	0	0	0	0
Vaala	Vaala		1	0	0	0	0	0	0	0
Vaasa	Vasa			2	2	0	0	0	3	7
Vainikkala	Vainikkala		1	0	0	0	0	0	0	0
Valimo	Gjuteriet			4	0	0	1	0	0	5
Vammala	Vammala		1	0	0	0	0	0	0	0
Vantaankoski	Vandaforsen			0	0	0	0	0	1	1
Varkaus	Varkaus			1	0	0	0	0	2	3
Vihanti	Vihanti		1	0	0	0	0	0	0	0
Vihtari	Vihtari		1	0	0	0	0	0	0	0
Viiala	Viiala			2	0	0	0	0	0	2
Viinijärvi	Viinijärvi		1	0	0	0	0	0	0	0
Vika	Vika	X		0	0	0	0	0	0	0
Vilppula	Vilppula		1	0	0	0	0	0	0	0
Vuonismahti	Vuonismahti		1	0	0	0	0	0	0	0
Ylistaro	Ylistaro		1	0	0	0	0	0	0	0
Ylitornio	Ylitornio		1	0	0	0	0	0	0	0
Ylivieska	Ylivieska			0	0	0	0	0	2	2
Ähtäri	Etseri		1	0	0	0	0	0	0	0

Bilaga 13

Övriga länders nätbeskrivningar

I tabell 1 finns angivet Internetadresserna till och namnen på de nätbeskrivningar som övriga länders infrastrukturförvaltare har publicerat. Uppgifterna i tabellen kan ändras.

Tabell 1. Övriga länders nätbeskrivningar.

Infrastrukturförvaltare	Land	Nätbeskrivningens namn	Internetadress
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)	Spanien	Declaración sobre la Red	http://www.adif.es
Banedanmark	Danmark	Netredegörelse	http://www.bane.dk
Banverket (BV)	Sverige	Järnvägsnätbeskrivning	http://www.banverket.se
BLS AG (BLS)	Schweiz	Network Statement	http://www.bls.ch
Ceské Dráhy a.s. (CD) / SZCD	Tjeckien	Network Statement	http://www.szdc.cz
Communauté de Transports – Accès Réseau	Luxemburg	Document de Reference du Reseau	http://www.railinfra.lu
CFR Compagnie Nationale des Chemins de Fer Roumains (CFR)	Rumänien	Documentul de referinta al retelei	http://www.cfr.ro
DB Netz AG	Tyskland	Schienenetz-Nutzungsbedingungen	http://www.db.de
EDISY Traffic Directorate (EDISY A.E.)	Grekland	Network Statement	http://www.osenet.gr
Eurotunnel	Frankrike / England	Eurotunnel Network Statement	http://www.eurotunnel.com
Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. / Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (GYSEV/Raaberbahn)	Österrike / Ungern	A GySEV Zrt. Üzletszabályzata	http://www.gysev.hu
HZ Infrastruktura d.o.o	Kroatien	Izvjescje o mrezi	http://www.railneteuropa.com
Infrabel	Belgien	Netverklaring	http://www.railaccess.be
Jernbaneverket	Norge	Network Statement	http://www.jernbaneverket.no
National Railway Infrastructure Company (NRIC)	Bulgarien	Network Statement	http://www.rail-infra.bg
Network Rail	Storbritannien	Network Statement	http://www.networkrail.co.uk
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK)	Polen	Network Statement	http://www1.plk-sa.pl
ProRail B.V.	Nederländerna	Netverklaring	http://www.prorail.nl
Public Agency for Rail Transport of RS (AŽP)	Slovenien	Network Statement	http://www.azp.si
Rede Ferroviária Nacional, E.P. (REFER)	Portugal	Directorio da Rede	http://www.refer.pt
Réseau Ferré de France (RFF)	Frankrike	Document de référence du réseau ferré national	http://www.rff.fr
Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI SpA)	Italien	Prospetto Informativo della Rete	http://www.rfi.it
Swiss Federal Railways SBB-Infrastruktur (SBB CFF FFS)	Schweiz	Network Statement	http://www.mct.sbb.ch
SŽ Slovenske železnice d.o.o. (SŽ)	Slovenien	Network Statement	www.azp.si
Železnice Slovenskej Republiky	Slovakien	Sietové vyhlá senie	http://www.zsr.sk
ÖBB Infrastruktur Betrieb AG	Österrike	Schienenetznutzungsbedingungen	http://www.railnetaustria.at

BANFÖRVALTNINGSCENTRALENS
PUBLIKATIONER I F-SERIEN

1/2003	Verkkoselostus 2004
2/2003	Luettelo rautatieliikennepaikoista 1.6.2003
3/2003	Finnish Network Statement 2004
4/2003	Beskrivning av Finlands Bannät 2004
5/2003	Verkkoselostus 2005
6/2003	Finnish Network Statement 2005
7/2003	Beskrivning av Finlands bannät 2005
1/2004	Verkkoselostus 2006
2/2004	Finnish Network Statement 2006
3/2004	Beskrivning av Finlands bannät 2006
1/2005	Luettelo rautatieliikennepaikoista 5.6.2005
2/2005	Verkkoselostus 2007
3/2005	Finnish Network Statement 2007
4/2005	Beskrivning av Finlands bannät 2007
1/2006	Verkkoselostus 2008
2/2006	Finnish Network Statement 2008
3/2006	Beskrivning av Finlands bannät 2008
1/2007	Luettelo rautatieliikennepaikoista 3.6.2007
2/2007	Verkkoselostus 2009
3/2007	Finnish Network Statement 2009
4/2007	Beskrivning av Finlands bannät 2009
1/2008	Rataverkon kuvaus 7.1.2008
2/2008	Rataverkon kuvaus 1.6.2008
3/2008	Verkkoselostus 2010
4/2008	Luettelo rautatieliikennepaikoista 1.1.2009
5/2008	Finnish Network Statement 2010



**RATAHALLINTOKESKUS
BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN**

Utgivare:

Banförvaltningscentralen (RHK)
PB 185, Kaivokatu 8, FI-00101 Helsingfors
Tel: +358 (0)20 751 5111, fax +358 (0)20 751 5108
www.rhk.fi/svenska

ISBN 978-952-445-259-5 (nid.)
ISSN 1459-3831 (nid.)